



جامعة ألكلي محند اولحاج - البويرة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون الخاص

مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

وفقا للقانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في القانون

تخصص: عقود ومسؤولية

تحت إشراف:

د. عيساوي محمد

من إعداد الطالب:

بوشافع وليد

أعضاء لجنة المناقشة

- 1- الأستاذ: د. سي يوسف قاسي، أستاذ محاضر (أ)، جامعة البويرة..... رئيساً
- 2- الأستاذ: د. عيساوي محمد، أستاذ محاضر (ب)، جامعة البويرة..... مُشرفاً ومقرراً
- 3- الأستاذة: عينوش عائشة، أستاذة مساعدة (أ)، جامعة البويرة..... عضواً

السنة الجامعية: 2012-2013

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كلمة شكر و تقدير

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووفقنا إلى انجاز هذا العمل.

أتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد على انجاز هذا العمل وفي تذليل ما واجهناه من صعوبات، وأخص بالذكر الأستاذ المشرف الدكتور عيساوي محمد الذي قبل الاشراف على مذكرتي و لم يبخل علي بتوجيهاته ونصائحه القيمة التي كانت عوناً لي في إتمام هذا العمل.

ولا يفوتني أن أشكر كل من سادني و ساعدني في اتمام هذه المذكرة، خاصة الزميلين حواسي سعيد و واعد مولود.

وليد بوشافع

مقدمة

يمثل النقل حاجة و أهمية بشرية و احد أسباب تواصل و استمرار الحياة، فالنقل من العمليات اليومية التي نعيشها، فلا يكاد يمر يوم دون القيام بهذه الحاجة شأنها شأن الأكل و النوم و العمل.

لنقل الجوي (للملاحة الجوية) دور فعال في التطور الاقتصادي و الاجتماعي للدول و ذلك بتذليلها للمسافات في مدة زمنية قصيرة تحققه الطائرة باعتبارها وسيلة نقل أساسية في الطيران المدني و التجاري و مظهرا بارزا لمدى التطور الذي بلغته الدول ، حيث أصبح يقاس تطور و تقدم هذه الأخيرة بما لديها من أساطيل جوية و تغطيتها لربوع المعمورة.

حيث أنه من المسلمات حاليا اعتباره شريان الحياة العصرية، في مختلف مظاهره الاقتصادية، الاجتماعية، العلمية والثقافية، كما يعتبر كذلك الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص والبضائع في عصرنا الحاضر، ذلك أن الطائرة تطوي بقاع المعمورة، وتجتاز الجبال والسهول ، وتعبّر البحار والمحيطات، وتنفذ في أقطار الفضاء غير عابئة بحواجز طبيعية، أو بعوائق صناعية أو بموانع سياسية، حتى أصبح عالم اليوم مثل كرة صغيرة يقبلها الطيران بين أصابعه ليصل بين أبعد نقطتين فيها في زمن قياسي متفوقا في ذلك على غيره من وسائل النقل الأخرى.

غير أنه ورغم كل هذه المزايا فإن احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل الجوي، رغم التقدم العلمي الهائل في العصر الحديث أصبحت في زيادة، ذلك أن الطائرة وهي تؤدي مهمتها في نقل البضائع والأشخاص، قد تتدافعها التيارات الهوائية الشديدة أو تعصف بها العواصف الثلجية والأعاصير أو تهبط بها المنخفضات الجوية المفاجئة، أو تتراكم على أجهزتها الثلوج، أو يحجب الضباب الكثيف عنها الرؤية، فتؤدي لا محالة إلى هلاك الركاب، أو التسبب في تأخر الرحلة.

هذا ما دفع بالمجتمع الدولي إلى التدخل من أجل تكوين قواعد خاصة تنظم حركة واستعمال الطائرة، وذلك بوضع قواعد آمنة تكفل سلامة هذه المركبة بما فيها، و لجأت أيضا الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الاستقرار والسلم

والتعاون بين الأمم، وهكذا كانت الخطوات الأولى لعقد اتفاقية دولية توحد قواعد المسؤولية الجوية عن النقل، أو توجه إن أمكن القانون الخاص الجوي، وهي مبادرة فرنسية من الرئيس بوانكاريه، وكان ذلك عام 1924 في نفس الوقت الذي قدم فيه إلى البرلمان الفرنسي مشروع القانون الجوي الداخلي لفرنسا¹.

كما قدمت فرنسا إلى المؤتمر الدولي الذي عقد لهذا الغرض عام 1925 مشروعاً شكل المؤتمر لدراسته من اللجنة الدولية المكونة من خبراء قانونيين جويين، وانتهت هذه الدراسات إلى إبرام اتفاقية فارسوفيا للنقل الجوي الدولي في 12 أكتوبر 1929 ودخلت حيز التنفيذ ابتداء من 13 فبراير 1933. إلا أنه قبل انعقاد اتفاقية فارسوفيا كانت هناك اتجاهات متباينة في شأن الأسس التي يمكن الارتكاز عليها لتحديد مسؤولية الناقل الجوي، بحيث ذهبت بعض القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على أساس تعاقدية بينما ذهبت طائفة أخرى من القوانين إلى تأسيس هذه المسؤولية على فكرة الخطأ التقصيري بصفة عامة وأخيراً ذهبت طائفة أخرى إلى تأسيس المسؤولية على فكرة المخاطر وتحمل التبعة².

نشير أيضاً إلى أن نشاط الطيران المدني الدولي يخضع إلى أحكام اتفاقية الطيران المدني (اتفاقية شيكاغو 1944)، و تقوم منظمة الطيران المدني (الايكاو) وهي منظمة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، بموجب هذه الاتفاقية بوضع الحدود الدنيا من القواعد القياسية و أساليب العمل الموصى بها للطيران المدني الدولي، و تتوزع هذه القواعد و أساليب العمل الموصى بها في 18 ملحقاً لاتفاقية شيكاغو، و مع ذلك تبقى كل دولة على حدى مسؤولة عن تنظيم الطيران المدني فيها، ولكنه يجب أن تأخذ بعين الاعتبار متطلبات اتفاقية الطيران المدني الدولي و الحدود الدنيا من القواعد القياسية و أساليب العمل الموصى بها.

كما حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل وعدم ترك دعاوى المسؤولية طويلاً على عاتق الناقل الجوي بما تتضمنه من إرهاق وجسامة وحتى لا تتعطل و ترتبك أعماله، فمكنت الناقل من أمور فعالة يستطيع بها أن يدفع دعوى المسؤولية و تقادماً وكذلك

¹ محبوبي محمد و روشام الطاكي، الإعفاءات القانونية و الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، مقال منشور على شبكة

الانترنت على موقع وزارة العدل المغربية www.justice.gov.ma

² المرجع نفسه.

الدفع بعدم قبول الدعوى، فقد حددت اتفاقية وارسو مدة سنتين لتقادم دعوى المسؤولية اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من تاريخ وقف النقل وإسقاط الحق في رفع الدعوى، وإذا رفعت الدعوى بعد هذه المدة فيستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري فقد أدرج هذه المسؤولية ضمن قواعد عامة نجدها في القانون المدني الجزائري، وقواعد خاصة تمثلت في قانون الطيران المدني رقم 06/98 وفي الاتفاقيات التي صادقت عليها الجزائر.

أسباب اختيارنا لهذا الموضوع كون هذا النوع من النقل دراسته قليلة رغم أهميته القصوى في حياة الإنسان وإرادتنا الاطلاع على خبايا النقل الجوي الذي يعد من طرق النقل المعاصرة في عصرنا هذا وأكثر تطوراً ودقة بكل جوانبه بعد أن تأكدت السلامة الجوية.

أثناء دراستنا للبحث اعترضتنا عدة صعوبات لعل أهمها يكمن في قلة المؤلفات و المراجع الجزائرية الخاصة بالنقل الجوي في حين وجودها في القوانين المصرية ، الأردنية ، التونسية ، اللبنانية... الخ

من خلال ما سبق سنتناول موضوع بحثنا هذا وفق الإشكالية التالية:

ما هي أسس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص ؟

هذه الإشكالية رئيسية تتدرج تحتها عدة إشكالات فرعية وهي :

- هل أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص نفسها في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية؟

- هل يستطيع الناقل إعفاء نفسه جزئياً إذا عجز عن إعفاء نفسه كلياً؟ و ماهي طرق دفع هذه المسؤولية ؟ وهل تمتد حالات الإعفاء إلى غير الناقل؟

تتطلب منا الإجابة على هذه الإشكالية تحديد القواعد العامة في النقل الجوي، نبرز فيه أحكام الطائرة و المطار و كذلك عقد النقل الجوي للأشخاص (الفصل الأول) ثم نوضح أحكام مسؤولية الناقل (الفصل الثاني).

الفصل الأول

أحكام عامة في النقل الجوي للأشخاص

يعتبر النقل الجوي الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص والبضائع في عصرنا الحاضر، فهو أحد الدعائم الأساسية التي يركز عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، فهو المعيار الذي يقاس عليه تقدم الدول.

انطلاقاً من الصفة الدولية للنقل الجوي وارتباط المخاطر الجوية بالاستغلال التجاري للطائرة، أضحت الحاجة ملحة إلى قيام المجتمع الدولي بوضع قواعد قانونية موحدة تنظم أحكام النقل الجوي الدولي وتحل المشاكل القانونية التي يثيرها هذا النقل بين أطرافه بعيداً عن القواعد القانونية الواردة في القانون الداخلي لهذه الدول مراعاة لطابع الدولية وخصوصية المخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي الدولي واختلاف البيئة التي يتم فيها عن غيره من وسائل النقل الأخرى البرية والبحرية.

لذلك يتوجب علينا أولاً دراسة بعض المفاهيم و الأحكام العامة في النقل الجوي المرتبطة أساساً بالطائرة و المطار (المبحث الأول) وكذلك عقد النقل الجوي للأشخاص و أحكامه (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الطائرات والمطارات

لا يمكن أن نتصور الحديث عن النقل الجوي دون وجود الوسيلة الأساسية في عملية النقل الجوي ألا وهي الطائرة، ذلك الاختراع العجيب الذي أحدث ثورة في مجال النقل الجوي، ولقد اشترطت اتفاقية وارسو لتطبيق أحكامها أن يتم النقل بواسطة الطائرة¹ (المطلب الأول) وهذه الأخيرة لممارسة نشاطها يستوجب وجود منصة إقلاع و هبوط تسمى المطار (المطلب الثاني).

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي و الدولي، الدار الجامعية، بيروت 1998، ص 69.

المطلب الأول الطائرات

يتم النقل الجوي بواسطة وسيلة النقل الأساسية ألا وهي الطائرة، لذلك يتوجب علينا فهمها و ذلك بإعطاء تعريفها و تصنيفها (الفرع الأول)، ثم جنسيتها (الفرع الثاني) وأخيرا بالحديث عن طاقمها (الفرع الثالث).

الفرع الأول : تعريف الطائرة وتصنيفها
نبدأ بتعريف الطائرة (أولا) ثم بيان أصنافها (ثانيا).

أولا : تعريف الطائرة

الطائرة في اللغة العربية تعني بأنها مركب آلي مجنح على هيئة الطائر، يسبح في الجو بقوة البنزين الخالص، ويستعمل في النقل والحرب¹، والطائرة جمعها طائرات وهي مركبة هوائية أثقل من الهواء ذات جناحين ومحرك أو أكثر².

أما التعريف الاصطلاحي فيوجد أكثر من تعريف، فعرفتها اتفاقية باريس لسنة 1919 في ملحقتها A بأنها كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفضل ردود فعل الهواء، وتعرفها اتفاقية جنيف لسنة 1948 الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرات في مادتها(16) بأنها « تشمل الخلايا والمحركات والمراوح وآلات الراديو وكل قطعة مخصصة لخدمة الطائرة سواء أكانت متصلة أم منفصلة» ، وعرفتها اتفاقية شيكاغو في ملحقتها H و V بأنها « تعني كل آلة تستطيع البقاء في الهواء بفضل ردود فعل الهواء» ، وعرفها القانون الفرنسي لسنة 1924 في مادته(1) بأنها « التي يسري عليها هذا القانون وهي كل آلة قادرة على الارتفاع أو الملاحة في الهواء»³.

¹ المعجم الوسيط ، ج2 ، مجمع اللغة العربية، ص 580.

² المنجد، ط21 ، دار المشرق، بيروت ، ص 477.

³ طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان 1998، ص 28.

عرفها قانون الطيران الأمريكي لسنة 1938 بأنها « كل ابتكار معروف أو يمكن أن يبتكر يستخدم أو يخصص للملاحة أو الطيران في الهواء»، وبخلاف قانوني الطيران الإنجليزي لسنتي 1920 و1938 فإنهما لم يتضمنا أي تعريف للطائرة¹.

كذلك عرفها قانون الطيران الأردني في مادته(2) بأنها « أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء، غير ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك»².

كما عرفها قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 في المادة السابعة : « الطائرة أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض ، و تشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد و البالونات و و الطائرات الشراعية ذات الأجنحة الثابتة و المتحركة و ما إلى ذلك»³.

بالإضافة إلى قانون الملاحة الجوية العراقي رقم 41 لسنة 1939 في المادة الأولى منه: « الطائرة هي كل من المنطاد المقيد و الطائرة الثابتة و السفينة الجوية و الطائرة الحربية و الزورق الطيار و الزلافة⁴ و كل طائرة تستعمل غازا أخف من الهواء لحملها ولها وسيلة سوق خاصة⁵».

أما القانون رقم 06/98 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري في مادته (2) وفي الفقرات 1، 2، 3 على التوالي « الطائرة هي كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض،

الطائرات المدنية: هي كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة،

¹ المرجع نفسه ، ص 28.

² المرجع نفسه ، ص 28.

³ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي، القاهرة ، ص ص 39،38.

⁴ يقصد بها الطائرة الشراعية.

⁵ أكرم ياملكي، القانون الجوي ، دراسة مقارنة ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، عمان 1998، ص 54.

طائرات الدولة: هي كل الطائرات المملوكة للدولة، والتي تؤجرها الدولة أو تستأجرها وتخصصها لإحدى خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية¹.

يجدر ذكر أن اللجنة الفنية للخبراء القانونيين الجويين ويرمز إليها C. I. T. E. J. A² عند اجتماعها في بودابست عام 1930 قد تخلت عن محاولة إعطاء تعريف للطائرة³.

بمناقشة هذه التعاريف نجد أن بعضها واسعة جداً، إذ بموجبها تعتبر الطائرة كل آلة يمكن أن ترتفع في الهواء أو بإمكانها الملاحة فيه بمجرد أن توضع في الهواء وبهذا المفهوم يعد البالون طائرة. وبصرف النظر فيما إذا كانت الآلة قد باشرت الملاحة من خلال وسائلها الخاصة بها أم من خلال وسائل مستقلة عنها، أو فيما كان يقودها طيار أم بدونه، فتعتبر طائرة بموجب هذه التعاريف الواسعة المعنى الطائرة التي تسير باللاسلكي ومن دون طيار على متنها، فتعتبر طائرة كل ما له القدرة على الملاحة في الهواء، وعلى هذا يمكن للمظلة أن تعتبر طائرة وكذلك بالنسبة لكل من الصواريخ والقذائف وطائرات الأطفال لأن ما يؤخذ بنظر الاعتبار هو إمكانية الآلة على الملاحة في الفضاء⁴.

تتشارك هذه التعاريف في هدف واحد وهو تحديد الآلة بمفهوم واسع بقدر الإمكان، فهي تسري عليها قواعد القانون الجوي، بالرغم من أن اسم الطائرة ذاته صار عديم الدقة في وقتنا الحاضر، بفضل التطور التقني الهائل الحاصل في عالم الطيران، فربما يأتي اليوم الذي نحتاج فيه إلى البحث عن اسم آخر غير اسم الطائرة.

فالانتقاد الذي يوجه إلى تلك التعاريف هو أنها لا تقدم مفهوماً واضحاً للطائرة ذاتها، لاسيما بالنسبة للقطع والأجزاء التي تتألف منها، وأهمية هذا التحديد تظهر بوضوح عند ورود حقوق عينية على الطائرة، فهل تشمل هذه القطع والأجزاء أم لا؟

لقد تم الجواب عن هذا السؤال في القانون البحري بالنسبة للسفينة، فصار واضحاً بأن الباخرة تشمل الأشرعة والآلات التي تعتبر تفرعات عنها، بينما لا نلاحظ الإشارة إلى هذه

¹ قانون رقم 98-06 مؤرخ في 27 جوان 1998، المتعلق بالطيران المدني، ج.ر. عدد 48 لسنة 1998.

² Le comité technique d'experts juridiques aériens.

³ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 28.

⁴ المرجع نفسه، ص 29.

التفرعات بالنسبة للطائرة في تلك التعاريف، فيما عدا التعريف الذي تضمنته اتفاقية جنيف
أنفة الذكر، حيث لم تهمل هذه الناحية. هذا من جهة.

من جهة أخرى فإن بعض القوانين أعطت مفهوما ضيقا للطائرة، كالقانون الياباني
لسنة 1921 والقانون الإيطالي للملاحة الجوية لسنة 1942 اللذان عرفا الطائرة بأنها الآلة
المخصصة لنقل الأشخاص أو الأشياء¹.

ثانيا: تصنيف الطائرات

بعد أن لاحظنا تباين التعاريف المقدمة للطائرة، أصبحت الحاجة قائمة إلى تحديد
مفهومها عن طريق آخر هو إيجاد تصنيفات لها، فلا يمكن أن تخضع الطائرات كلها لنظام
قانوني واحد إذا ما لاحظنا الناحية التقنية منها والغرض المطلوب منها والتصنيفات التي
وضعت هي من حيث الناحية التقنية ومن حيث ملكيتها ومن حيث جنسيتها وهذا ما سنراه
بالتتابع.

أ- تصنيف الطائرات من الناحية التقنية

تصنف الطائرات بموجب هذا العيار إلى طائرات أخف من الهواء وإلى طائرات أثقل
من الهواء، ويشمل النوع الأول طائفتين من الطائرات هما:
Aérostats : وهي بدون محرك أو بدون قوة دافعة كالبالونات، وأما طائفتها الثانية فهي :
Aérostats : ذات المحرك أو القوة الدافعة الخاصة بها .

أما الطائرات الأثقل من الهواء وتسمى Aérodynes : فهي تشمل طائفتين أيضا،
الأولى مثل الطائرات المروحية والنفائثة والثانية تشمل الطائرات من دون محرك دافع مثل
المظلة والطائرة الشراعية².

ب- تصنيف الطائرات من حيث مكان إقلاعها وهبوطها

يمكن إدراج هذا التصنيف ضمن هذا التقسيم التقني بتمييزها إلى طائرات تقلع من
الأرض ، طائرات بحرية وإلى طائرات برمائية³.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق ، ص 29.

² المرجع نفسه ، ص 32.

³ المرجع نفسه ، ص 33.

ج- تصنيف الطائرات من حيث القيادة

يمكن إدراج هذا التصنيف أيضا ضمن التقسيم التقني بتميز الطائرة إلى كونها تطير بطيار أم بدونه¹.

د- تصنيف الطائرات من حيث ملكيتها

تصنف الطائرات بموجب هذا التصنيف إلى طائرات الدولة وإلى طائرات تعود للقطاع الخاص وأشارت إلى هذا التصنيف كل من القوانين الجوية الوطنية والاتفاقيات الدولية. فطائرات الدولة نصت عليها المادة(2)، الفقرة (3) من قانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 يونيو سنة 1998. كما عرفها القانون الجوي الفرنسي بأنها « الطائرات العسكرية والطائرات التي تعود ملكيتها للدولة والمخصصة فقط لخدمة المرافق العامة».

لوحظ أن هذا التعريف يعتمد على معيار مزدوج، ينظر الأول إلى ملكية الدولة للطائرة، والثاني إلى تخصيصها لخدمة مرفق عام، فالمعيار الثاني منتقد لأكثر من سبب، فهو يلجأ إلى استخدام تعبير المرفق العام، وإن هذا التعبير بحد ذاته غير محدد المعنى ولا زال غامضا، وإذا ما أخذنا بمعناه الواسع فالمرفق العام يشمل إضافة إلى ما تقدم مرفق البريد ومرفق النقل، وبالتالي تعتبر كل الطائرات التي تستخدمها الدولة ولو كانت لأغراض تجارية طائرات دولة، في حين أن الأخيرة تعد في نظر التشريعات المدنية طائرات مدنية عادية، كما أن المعيار غير دولي يوقعنا في أخطاء فاستبعاد طائرات الدولة من نطاق التشريع المدني لا يمكن اعتبارها عائدة للدولة، وإنما يكمن في الغرض المخصص لتلك الطائرات وغالبا ما يكون غرضا متعلقا بسيادة الدولة².

الفرع الثاني : جنسية الطائرة

كثيرا ما ثار الجدل في الفقه حول اكتساب الطائرة للجنسية، ذلك لان الجنسية - كما هو معلوم- هي رابطة تبعية وولاء بين شخص و دولة، ولما كانت ركيزة الجنسية هي الشعور بالولاء و الانتماء وذلك لن يستقر إلا في نفس وجسم. لذلك تساءل بعض الفقه عن إمكانية التوفيق بين الجنسية بهذا المفهوم و الطائرة، وهي جماد³.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 33.

² المرجع نفسه، ص 34.

³ رضوان أبو زيد، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص 51.

كان من المنفق عليه أن الأشخاص الطبيعيين هم وحدهم من لهم الحق بالتمتع بالجنسية، ثم طبق هذا المبدأ على الأشخاص المعنويين وبتطور القانون البحري ظهرت الحاجة إلى تخصيص السفينة بالجنسية أيضا وبالرغم من كونها من المنقولات المادية وعدم تمتعها بالشخصية المعنوية قانونا، إلا أن شخصية السفينة صار معمولا بها بموجب الحالة المدنية التي تتمتع بها وأن القانون يعاملها معاملة الأشخاص وعندما ظهرت الطائرة حصل نقاش بشأن منحها جنسية أم لا ؟ فهناك من دعا إلى معاملتها معاملة النقل البرية حيث يقتصر على تخصيصها وتمييزها بعلامات معينة، ولا داعي لمعاملتها معاملة السفينة، لأن الطائرة تحلق في أجواء عائدة لدول بخلاف الباخرة حيث تبحر المياه الدولية في أغلب الأحيان، وإن هذه المياه لا تختص بدولة معينة، وشغل هذا الموضوع المختصين القانونيين في باريس سنة 1910 وجمعية القانون الدولي في نيويورك سنة 1930 وغرفة التجارة الدولية في اجتماعها المنعقد بواشنطن سنة 1931، وعندما جاءت اتفاقية شيكاغو نصت مادتها(17) على :

« تتحدد جنسية الطائرات بجنسية الدولة التي تم تسجيلها في سجلاتها» ونصت في مادتها(20) على أن « كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية تحمل علامات جنسية دولة التسجيل».

أصبح بمقتضى هذه النصوص الصريحة أن تكون لكل طائرة جنسية معينة وهذا ما يفهم من نص المادة(18) من الاتفاقية باشتراطها عدم جواز تسجيل الطائرة في أكثر من دولة مع جواز نقل تسجيلها من دولة لأخرى¹.

ندرس فيما يأتي معيار جنسية الطائرة (أولا) ثم فقدان هذه الجنسية (ثانيا).

أولا : معيار جنسية الطائرة

قدمت عدة معايير مثل معيار جنسية الميناء المعتاد لإيواء الطائرة، ومعيار الدولة التي تمت صناعة الطائرة فيها، ومعيار مكان إقامة المالك ومعيار جنسية المالك أو الحائز عليها وأخيرا سار الاتجاه نحو معيار دولة التسجيل وهذا هو نفس المعيار الذي ساد القانون البحري، لو دققنا فيه لوجدناه يتضمن معيار جنسية مالك الطائرة، فاتفاقية شيكاغو تنص في

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 35.

مادتها(19) على « إن تسجيل أو نقل تسجيل الطائرة الذي يتم في أي دولة متعاقدة يجب أن يتم وفقا للقوانين والأنظمة لتلك الدولة»¹.

أما قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 استعمل كلمة «ترقيم» بدل «تسجيل» في الجزائر.

لمعرفة كيفية اكتساب الطائرة للجنسية الجزائرية نتطرق إلى المادة(17) وما يليها من هذا القانون 06/98 حيث تنص على أن «يؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني سجل للترقيم يسمى سجل ترقيم الطيران» ، كما أن المادة(18) تحتم على ترقيم أي طائرة قبل بداية ملاحظتها الجوية فتتص على «ترقم كل طائرة على سجل ترقيم الطيران قبل شروعها في الملاحة الجوية»، ويسلم مستخرج منه له قيمة وثيقة الملكية.

فبذلك تعطى الجنسية الجزائرية لكل طائرة تم ترقيمها في سجل الترقيم الخاص حسب ما تنص عليه المادة(20) « تمنح الجنسية الجزائرية لكل طائرة مقيدة في سجل ترقيم الطيران» وتلزم الطائرة المرقمة في هذه الحالة بحمل الإشارات البارزة لهذه الجنسية وفقا لما هو محدد عن طريق التنظيم.

ونلاحظ أن المادة(22) أكثر تعمقا حيث تنص على أن « لا يجوز ترقيم طائرة إلا إذا كانت مملوكة كليا لشخص طبيعي ذو جنسية جزائرية أو مملوكة لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:
بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية،
بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص،
بالنسبة لشركات المساهمة، المالكون لأغلبية رأس المال وحسب حالة الرئيس المدير العام
ومعظم أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية أعضاء مجلس المراقبة،
وبالنسبة للجمعيات المسؤولة ومجمل الأعضاء المنخرطين «.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 36.

ثانيا: فقدان الجنسية

تفقد الطائرة جنسيتها عندما تفقد أحد الشروط اللازمة لاستمرار تسجيلها¹، وإن قانون النقل الجزائري لم يستعمل مصطلح «فقدان الجنسية» وإنما استعمل عبارة تشطب الطائرة من سجل ترقيم الطيران تلقائيا في الحالات التالية التي تنص عليها المادة (27) :
-عندما تصرح السلطة المختصة أن الطائرة غير قابلة للاستعمال نهائيا .
-عندما تتعدم الأخبار عن الطائرة منذ ثلاثة(3) أشهر ابتداء من يوم رحيل الطائرة أو من اليوم الذي سجلت فيه آخر أخبار عنها .
-عندما ينعدم استيفاء شروط الترقيم يبلغ إجراء الشطب لصاحب الطائرة، ويمكن تسليم شهادة شطب لأي شخص يثبت مصلحته من ذلك ويقدم طلبا .
وتحدد كفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

ثالثا: الفائدة من تمييز الطائرات الوطنية عن الأجنبية

يمكن تلخيص هذه الفوائد كما يلي :

- يمكن تحديد تبعية الطائرة لدولة معينة إذ تعتبر الدولة بمثابة كفيل للطائرة باحترامها لالتزاماتها وتعد الدولة مسؤولة عنها في نطاق القانون الدولي العام².
- إن تحديد الجنسية يساعد على تعيين القانون المختص الذي يسري على الوقائع التي تحدث على متنها، فالطائرة تنتقل بسرعة فائقة من سماء دولة إلى سماء دولة أخرى، وقد تطير في سماء أعالي البحار حيث لا سيادة لدولة معينة عليه وإن تطبيق القانون يؤدي إلى استبعاد الكثير من النزاعات التي تدور حول تحديد القانون واجب التطبيق على التصرفات والوقائع التي تحدث على متنها.
إن هذه القوانين هي أفضل من القوانين الأخرى التي اقترحها البعض مثل قانون الدولة التي تطلق الطائرة فوق إقليمها وقانون دولة الهبوط وإن هذه القوانين الأخيرة صعبة التحديد نظرا لصعوبة تحديد مكان وقوع التصرف أو الواقعة بسبب أن الطائرة تعبر الحدود وتنتقل بين الدول في وقت قصير، فضلا أن هذه الدول لا يكون لها مصلحة أو صلة في تطبيق أحكام قانونها في هذه الحالة³.

¹ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري، ص59.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 40.

³ المرجع نفسه، ص 40.

يذهب بعض الشراح إلى إبعاد هذا القانون في المسائل الجزائية عندما تكون الضحية من جنسية الدولة التي حطت فيها الطائرة، أو أن الجريمة وقعت في الطائرة بعد هبوطها فيها. وبهذا الصدد توجد اتفاقية طوكيو الموقعة في سنة 1963 والخاصة بتحديد القانون الواجب التطبيق على ما يقع في الطائرة من جرائم، وقد أخذت هذه الاتفاقية بمعيار الجنسية في تحديد القانون الواجب التطبيق إذ تقضي مادتها(3) بأن تختص دولة تسجيل الطائرة بمحاكمة الأشخاص عن الجرائم والأفعال التي تقع على متن الطائرة، إلا إذا تخلت دولة التسجيل بإرادتها عن اختصاصها لدولة أخرى أو كان قانون دولة التسجيل يحيل إلى اختصاص دولة أخرى¹.

الفرع الثالث : طاقم الطائرة، وثائقها وسجلاتها

نستعرض فيما يلي طاقم الطائرة (أولا) ثم وثائق الطائرة وسجلاتها (ثانيا).

أولا: طاقم الطائرة

لا يمكن أن تكون قيادة الطائرة الحديثة مقتصرة على طيار واحد وإنما تستوجب عددا من الأشخاص، يعتمد تحديده على عدة أمور كنوعية الطائرة وطرزها والمسافة التي تقطعها والأقاليم التي تحلق فوقها، ويمكن تقسيم طاقم الطائرة إلى طاقم فني وآخر خدمي، فالطاقم الأول يشارك في ملاحه الطائرة وبموجب التخصص الفني المحدد لكل منهم. والطاقم الثاني يشمل الذين لا يشاركون في أداء هذه الوظائف الفنية وإنما يسهرون على خدمة الركاب².

كما يجب أن تكون بحيازة الطاقم الفني المؤهلات اللازمة المطلوبة دوليا. وقد تناولت اتفاقية شيكاغو ذلك وبموجبها تلتزم الدول المتعاقدة بان تعترف بالشهادات التي تصدرها هذه الدول لطاقم طائراتها ولكن بشرط أن تكون هذه الشهادات ممنوحة وفق الشروط القانونية اللازمة، والتي يشترط أن تكون ذات مستوى أعلى كما عليه في الدولة الأخرى أو في الأقل تمثل الحد الأدنى من تلك الشروط التي تكون قابلة للتغيير والتطور حسب مستلزمات الملاحة الجوية³.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 41.

² المرجع نفسه، ص 43.

³ هذا ما نصت عليه المادة 33 من اتفاقية شيكاغو.

أ. عضو طاقم الطائرة

عضو طاقم الطائرة يعرف بأنه أي شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران ويشمل هذا التعريف عضو الطاقم الفني إضافة إلى عضو الطاقم الخدمي، كما يشترط في هذا العضو ما يلي :

-أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول صادرة من سلطات الطيران المدني أو معتمدة لديها إن كانت صادرة بالخارج،

-وأن يجتاز الاختبارات النظرية والعملية التي تقررها السلطات المذكورة،

-أن تكون حالته الصحية مساعدة على أداء واجباته، وإن تقدير هذا الالتزام يقع على عاتقه الشخصي ويتحمل مسؤوليته، فلا يجوز له أن يستمر في عمله إذا ما توافر لديه من الأسباب ما يحمله على الاعتقاد بأن حالته الصحية لا تجعله صالحاً للقيام بعمله، سواء كان بصورة وقتية أم دائمة، وتعتبر إجازته موقفة بحكم القانون إذا ما أصابه جرح يعوقه عن أداء عمله، أو حصل على إجازة لمدة عشرين يوماً فأكثر بسبب حالته الصحية، فعليه أن يخطر سلطات الطيران المدني كتابة بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للإجازة التي يحملها¹.

-لا يجوز لأي عضو من أعضاء هيئة القيادة أن يقوم في نفس الرحلة بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة.

تتمتع كذلك سلطات الطيران المدني أن تقرر بالنسبة لجميع الرحلات أو بعضها إضافة عضو أو أكثر في هيئة القيادة علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة للطيران ونفس الشيء بالنسبة للمضيفين. ومن أجل تنفيذ كل رحلة جوية لا بد من وجود قائد للطاقم ليكون على رأس هيئة قيادة الطائرة، وهو الذي يعد استناداً لاتفاقية شيكاغو في ملحقها (2 و6) المسؤول عن الطيران وسلامة الطائرة أثناء الرحلة بقولها « أن الطيار مسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران».

في حالة وفاة الربان أو حدوث أي مانع له أثناء أداء واجباته فإن الشخص التالي له في القائمة يحل محله « تشكيل هيئة قيادة الطائرة لكل مرحلة على كافة الخطوط الجوية المسيرة بما فيها تعيين ترتيب تسلسل القيادة» ، ومستثمر الطائرة ملزم قانوناً بتعيين أحد الطيارين

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 40.

قائدا للطائرة قبل القيام بأي رحلة نقل جوي تجاري ليكون مسؤولا عن سلامة الطائرة، فقائد الطائرة يخضع في أداء واجباته إلى سلطتين إحداهما الجهة التي يعمل لحسابها وهي شركة الطيران ويرتبط معها بعقد، والثانية هي السلطة الإدارية والتي يلتزم اتجاهها بمراعاة القواعد والأنظمة والتعليمات التي تصدرها وإلا تحمل المسؤولية¹.

تنص المادة 186 من قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 على: "يكون الربان في إطار ممارسة وظائفه مسؤولا عن قيادة الطائرة وأمنها خلال التحليق وبتلك الصفة له السلطة على جميع الركاب، وهو مؤهل لانزال أي فرد من الطاقم أو الركاب و تفرغ أو اسقاط جزء من الحمولة، بما في ذلك الوقود و التي من شأنها تشكيل خطر على أمن الطائرة و النظام بداخلها. وعلاوة على ذلك يسجل تصريحات الولادات و الوفيات التي حدثت على متن الطائرة."

من هذا النص نفهم أن المشرع الجزائري قد جعل جميع صلاحيات إدارة الطائرة بين يدي الربان.

ثانيا: وثائق الطائرة

إن وثائق الطائرة تتمثل في شهادات متعددة ونبحثها على التوالي :

أ. شهادة تسجيل الطائرة

عالت اتفاقية شيكاغو هذه الشهادة بعناية فائقة فاعتبرتها التزاما مفروضا على الطائرة الدولية، فبموجب مادتها(20) « يتعين على كل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية أن تثبت على هيكلها الخارجي علاماتها الدالة على جنسيتها وتسجيلها». وتقضي بمادتها(29) بأن الطائرة يجب أن تحمل معها هذه الشهادة إضافة إلى الشهادات الأخرى اللازمة ما دامت الطائرة مستخدمة في الملاحة الجوية الدولية. وإن الدول المنظمة لهذه الاتفاقية تلتزم بمراعاة كل الأحكام الواردة بشأن هذه الشهادة فبموجب مادته(21) « كل دولة متعاقدة تلتزم بتزويد بناء على طلب أي دولة متعاقدة أو منظمة الطيران الدولية المدنية المعلومات والبيانات الخاصة بالتسجيل ومالك كل طائرة مسجلة لديها وكل دولة متعاقدة تزود هذه المنظمة بتقارير واضحة وموجزة عن ملكية الطائرات المسجلة لديها والمستخدمة اعتياديا في الملاحة الجوية

¹ رضوان أبو زيد، القانون الجوي ، قانون الطيران المدني ، ط4 ، دار الفكر العربي، القاهرة 1994، ص27.

الدولية، وبإمكان المنظمة الجوية الدولية تزويد هذه المعلومات الواردة إليها لأي دولة متعاقدة أخرى تطلبها منها»¹.

كما يشير المختصون إلى ضرورة هذا التسجيل وعلاماته من أجل عدم حصول الاختلاط بين الطائرات والتمكن من تمييزها لاسيما عندما تكون محلقة في الأجواء، ومع ذلك فإن الاتفاقية تتيح للدول المتعاقدة الحرية في تنظيم إجراءات التسجيل لديها².

فتلخص الآثار القانونية الناجمة عن صدور شهادة التسجيل كما يلي :

- يحدد التسجيل جنسية الطائرة واسمها ورقمها وتساعد هذه البيانات على تمييزها عن غيرها من الطائرات .

- وتكون دليلا قانونيا على ملكيتها .

- وكل تصرف قانوني يرد على الطائرة لا يكون نافذا اتجاه الغير ما لم يتم تسجيله، ولو كان التصرف ممتثلا في وصية أو إرث أو حكم قضائي إذ لا يكون منتجا آثاره إلا بعد تسجيله مما يقتضي تعديل شهادة التسجيل، إذ أن الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها ويتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ولا يكون له أي أثر اتجاه الغير إلا بعد قيده في السجل المنصوص عليه .

ب. شهادة التسجيل المشترك

تصدر إما من الدولة التي يودع لديها السجل المشترك وهي التي تقوم بإجراءات التسجيل فيه إن كان هذا السجل موحدا، وإما أن تصدر من الدولة ذات العلاقة إن كان السجل المشترك مجزأ وتمسك كل دولة جزء منه، وإن مثل هذه السجلات مستقلة من السجلات الوطنية ولا يجوز تكرار تسجيل نفس الطائرة في سجل آخر وتحمل هذه الطائرة علامة موحدة³.

ج. شهادة التسجيل الدولي للطائرات

وتصدرها المنظمة الدولية التي تختارها الدول المتعاقدة لتسجيل طائراتها لديها، ولا يجوز تسجيلها لدى أكثر من منظمة واحدة في نفس الوقت وعلامتها موحدة⁴.

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 53.

² رضوان أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران المدني، المرجع السابق، ص 29.

³ المرجع نفسه، ص 31.

⁴ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 55.

د. شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية :

ويرمز إليها بالحروف¹ C. D. N ، وتقضي أيضا اتفاقية شيكاغو بأن تحمل هذه الشهادة كل طائرة تمارس الملاحة الجوية الدولية وتلتزم الدول المتعاقدة بالاعتراف بها واعتمادها ولو أنها صادرة من جهات أجنبية ومن دول أخرى، ولكن بشرط ألا تكون صادرة من دون تحقيق الحد الأدنى من الشروط اللازمة لأمان الطائرة والسلامة المطلوبة لرحلتها الجوية، كما أنه لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الجزائر والفضاء الذي يعلوها ما لم تكن لديها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة عن أو معتمدة من السلطات المختصة بدولة التسجيل طبقا للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لديها، ويشترط أن تلتزم بما تحويه شهادة الصلاحية من شروط وقيود ويستثنى من ذلك الطائرات المسجلة في الجزائر والتي تحلق في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوها فقط بقصد التجربة أو الفحص أو أي عملية أخرى تتعلق بآلية الطيران وفقا للشروط والقيود التي تقررها سلطات الطيران المدني .

تعتبر هذه الشهادة عديمة المفعول تلقائيا في الحالات التالية :

- عندما تقوم الطائرة بملاحة جوية خلاف الشروط المثبتة في الشهادة .
- عندما يصاب أحد أجهزتها الرئيسية بعطل أو بضرر جسيم .
- عندما يطرأ تعديل على الطائرة من دون الحصول على موافقة السلطات المختصة .

و. شهادات أخرى

تتمثل في إجازات أعضاء طاقم الطائرة ورخصة محطة اللاسلكي الخاص بالطائرة ووثائق الصيانة وقائمة بشحن البضائع والبريد وإقرار بكل التفاصيل الخاصة بها وصور مصدقة عن وثائق التأمين المقررة وأي وثائق أخرى تحددها سلطات الطيران المدني².

ثالثا: سجلات الطائرة

إضافة إلى الشهادات والمستندات سائلة الذكر يجب أن تحمل الطائرة معها جملة سجلات وهي ملزمة لطائرات النقل التجاري للأشخاص كان أم للبضائع، ويمكن إجمال هذه السجلات كما يلي :

¹ وهي اختصار للعبرة الفرنسية Certificat De Navigabilité

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 56.

أ. سجل الرحلات

تسجل فيه كل الرحلات التي تمت على أن تثبت حالة الطائرة في بداية كل رحلة، تاريخ ومكان الإقلاع وساعته والهبوط عند الوصول، والزمن الذي استغرقته الرحلة، وكمية الوقود المستهلكة، وما كانت تحمله، وتشكيل طاقم الطائرة، والوقت الذي استغرقته تجربة محركات الطائرة وهي على الأرض قبل الإقلاع، وقد يتضمن أي شيء يفيد فيه إذا ما حدثت أحداث أثناء الرحلة، وما يتلقاه قائد الطائرة من رسائل¹.

ب. سجل الطائرة

تفيد فيه البيانات الخاصة بالطائرة كعلامتها وجنسيته وطرزها وخصائص محركاتها وأنظمتها وأجهزة اللاسلكي والراديو فيها. وتبدو فائدة هذا السجل عندما يتم استبدال طاقم الطائرة وحلول طاقم جديد لها فيتمكن من معرفة شؤون الطائرة بالرجوع إلى هذا السجل².

ج. سجل المحرك

لكل محرك سجل خاص به، فيمكن القول بوجود سجلات بعدد المحركات وتتضمن أنظمتها وأسمائها والمصنع لها وتاريخ صنعها وطرزها وأرقامها وكيفية تشغيلها، وتشبه هذه السجلات سجل الطائرة آنف الذكر³.

المطلب الثاني

المطارات

بعد أن تطرقنا بالدراسة، الطائرة و أحكامها، نعرض فيما يلي للحديث عن عنصر آخر لا يقل أهمية عن الطائرة ألا وهو المطار، فهو مرفق إقلاع ووصول الطائرات التي تستخدمه كمدرج للإقلاع و الهبوط، و يتميز بمواصفات خاصة تتناسب مع حجم ونوع الطائرات التي تستخدم المطار.

لتوضيح كل هذه المسائل يتوجب علينا إعطاء التعريف القانوني للمطار (الفرع الأول) ثم نأتي إلى تصنيفه (الفرع الثاني).

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 56.

² المرجع نفسه، ص 57.

³ المرجع نفسه، ص 57.

الفرع الأول : التعريف القانوني للمطار

للمطار مصطلحان في اللغة الفرنسية هما Aéroport وAérodrome، ويشير الفرنسيون إلى أنهما متميزان بالمعنى لغة ولكنهما يستعملان كلفظين مرادفين، Aéroport بالنسبة لهم « يحتوي على المنشآت التقنية والتجارية المتطورة بشكل خاص والتي تساعد مرفق الطيران على أدائه» فهو يمثل نموذجا خاصا من Aérodrome والأخير يعني لهم « كل أرض أو سطح ماء بحيث تتمكن الطائرة الإقلاع منه أو الهبوط عليه»¹.

غير أن هذا التمييز بين اللفظين لا يتبعه كل الفرنسيون مثل الأستاذ الكبير موريس لموان والأستاذ بول شوفو، فهؤلاء يستخدمون اللفظين كمرادفين، فالأستاذ موريس لموان عند إشارته إلى التعريف الوارد بالقانون الفرنسي لسنة 1924 يشير إلى وجوب توافر شرطين لاعتبار المكان « Aérodrome أولهما شرط تقني وثانيهما شرط الاستعمال، وللتوضيح يقول الأرض المنبسطة أو سطح الماء بحيث تتمكن الطائرة من الإقلاع منه أو الهبوط عليه، وهذا وحده لا يكفي لاعتبار المكان Aérodrome ويشير أيضا إلى عدم اعتباره كذلك المكان المخصص للألعاب ولو أن الطائرة تتمكن من الإقلاع منه أو الهبوط عليه، ويذكر السبب في عدم اعتبار هذا المكان بالرغم من تمكن الطائرة من الإقلاع منه والهبوط عليه هو أن هذه الأمكنة لم تهيأ بشكل خاص للطيران وبذلك لم يتوفر شرط الاستعمال وسواء أكان Aérodrome أم Aéroport فإن القوانين الفرنسية تقضي توفر شرطين فيهما هما:

- أن يكون المكان مخصصا ومعدا لإقلاع وهبوط الطائرات .

- وجود موافقة الجهات الرسمية المختصة على تخصيص ذلك المكان للغرض المذكور .

أما في اللغة العربية فبعض الشراح يستعمل لفظ « ميناء جوي» للإشارة إلى Aedrome ولفظ « مطار» للإشارة إلى Aéroport ، وأما على الصعيد الدولي فإن لفظ المطار هو الشائع في الاستعمال، حيث يعرف بأنه مساحة محدودة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت مخصصة للاستعمال كليا أو جزئيا لوصول ومغادرة وتحرك الطائرة².

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 75.

² رضوان أبو زيد، القانون الجوي، القاهرة 1982، ص 120.

إن إيجاد التعريف القانوني للمطار تبدو أهميته في عدم جواز هبوط الطائرة أو الإقلاع إلا من المكان الذي يعد قانونا مطارا وتستنثى من ذلك حالة القوة القاهرة .

الفرع الثاني : تصنيف المطارات

يمكن تصنيف المطارات بحسب العناصر التي تؤخذ بنظر الاعتبار، وقد يؤدي مع ذلك إلى إيجاد مشاكل بسبب المصطلح المستعمل لأنه قد يؤدي أكثر من معنى، فيوجد مطار دولي وإن هذه التسمية تعني أن المطار معد بمشاركة دولتين أو أكثر، في حين أن ذات التسمية تعبر عن مطار وطني بالنسبة للجهة المالكة له والتي تستثمره ومفتوح إلى الملاحة الجوية الدولية، وقد يعني في نفس الوقت بأنه مطار يعود إلى شخص معنوي عام وممنوع للجمهور المرور من خلاله مثل المطارات العسكرية¹.

مما تقدم حاولت المنظمة الدولية للطيران المدني تقديم بعض التوضيحات من أجل حصر تلك المشكلة الناتجة عن استعمال مثل تلك المصطلحات فظهر الاتجاه القاضي بتصنيف المطارات باستعمال حروف أو أرقام. و لتأمين سلامة الملاحة الجوية لا تعتمد فقط المصلحة الوطنية وإنما يجب أن تؤخذ أيضا المصلحة المشتركة للمجموعة الدولية والتي تقضي بوجود شبكة من المطارات والمنشآت الجوية التي تؤمن حاجات الملاحة الجوية الآمنة. وإن واضعي اتفاقية شيكاغو لاحظوا هذه الناحية وحاولوا تقديم حلول لا تتعارض وسيادة كل دولة واستقلالها، فتنص مادتها(38) على:

« كل دولة طرف في الاتفاقية تلتزم في النطاق الممكن بإعداد المنشآت الجوية الصالحة».

فمن أجل تحقيق هذا الممكن تقدم المنظمة الدولية للطيران المدني توصيات ونماذج للمطارات التي يمكن إنشائها من قبل الدول، ولا تعتبر ملزمة لها فالدول تلتزم بهذه التوصيات والنماذج بموجب إمكانياتها، وإن مجلس إدارة هذه المنظمة له صلاحية في التدخل لدى الدول المعنية عندما يرى عدم كفاية أو عدم صلاحية منشآتها الجوية المخصصة للملاحة المدنية الآمنة، فيقدم لها المشورة والمقترحات لمعالجة الوضع القائم لديها من دون أن تعتبر

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 82.

الدولة مخالفة للاتفاقية، عندما تعوزها القدرة المالية على تنفيذ تلك المقترحات ترفضها بسبب السيادة الوطنية¹.

كما تجيز الاتفاقية أن تتحمل المنظمة الدولية للطيران المدني المصاريف كلاً أو جزءاً في حالة عدم توفر القدرة المالية للدولة المعنية، إنشاء أو إدارة وبموجب الشروط الواردة في الاتفاقية وحينئذ يستلزم إبرام اتفاقية بين هذه المنظمة وبين الدولة المعنية².

المبحث الثاني

عقد النقل الجوي للأشخاص

لا يختلف عقد النقل الجوي عن غيره من عقود النقل سوى من ناحية وسيلة تنفيذه، ومن ثم يمكن تعريفه بأنه الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل الجوي في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعة، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بواسطة الطائرة في مقابل أجر محدد³.

بالإضافة إلى أن اتفاقية وارسو و البروتوكولات اللاحقة لها لم تعالج مسألة إبرام عقد النقل الجوي، و بالتالي يرجع أي خلاف حول إبرام عقد النقل إلى القانون الوطني الذي تشير إلى تطبيقه قاعدة الإسناد في قانون القاضي المختص بنظر النزاع⁴.

المطلب الأول

مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص

لبيان مفهوم عقد النقل الجوي للركاب يتطلب لنا أولاً بيان تعريفه (الفرع الأول) وخصائصه (الفرع الثاني) و كذلك سنقوم بتحديد مفهوم الناقل الجوي و أنواعه (الفرع الثالث).

¹ طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 84.

² المرجع نفسه، ص 84.

³ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 24.

⁴ محمد فريد العريني، محمددين جلال وفاء، القانون الجوي، الملاحة الجوية والنقل الجوي، دار المكتبة الجامعية، القاهرة 1998، ص 121.

الفرع الأول : تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص

لقد تعددت وجهات النظر في تعريف عقد النقل الجوي الدولي، إلا أن جميع هذه التعريفات كانت تنتهي إلى إعطاء معنى واحد له، بمعنى أن اختلاف وجهات النظر كانت شكلية في اللفظ و ليست موضوعية.

فعلية فقد عرف جانب من الفقه القانوني عقد النقل الجوي بأنه: "الاتفاق الذي يبرم بين من يرغب بالسفر، أو مرسل البضاعة، وبين الناقل الجوي، حيث يتعهد هذا الأخير بمقتضاه بنقل المسافر وأمتعته أو نقل البضاعة عبر الجو من مكان القيام إلى المكان المحدد بالعقد، وذلك مقابل أجر يدفعه الراغب بالسفر، أو مرسل البضاعة"¹.

عرفه جانب آخر من الفقه القانوني بأنه: "الاتفاق الذي يتعهد بمقتضاه شخص يسمى الناقل في مواجهة شخص آخر يدعى المسافر أو الشاحن بنقله مع أمتعته، أو بنقل بضاعته من مكان إلى آخر خلال مدة معينة بوساطة الطائرة في مقابل أجر محدد"².

كما عرفه بعضهم الآخر بأنه: "عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل الجوي بنقل شخص آخر يسمى المسافر أو بنقل بضاعة لشخص يعرف بالشاحن أو المرسل الى مكان آخر جوا بواسطة طائرة مقابل التزام متلقي الخدمة بالوفاء بأجر محدد"³.

الفرع الثاني : خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص

يتميز عقد النقل الجوي الدولي للركاب بأنه: عقد رضائي (أولاً)، كما أنه عقد من عقود الإذعان (ثانياً)، وهو عقد تجاري (ثالثاً).

أولاً: عقد النقل الجوي للأشخاص عقد رضائي

يعد عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود الرضائية التي تتم بمجرد تلاقي القبول والإيجاب، شرط أن يكون الرضا صادراً عن إرادة حرة واعية خالية من العيوب التي تشوبها ، ولا يشترط في عقد النقل الجوي للأشخاص سوى أن يرد محله على نقل

¹ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 48.

² محمد فريد العريني، محمد بن جلال وفاء، المرجع السابق، ص 121.

³ هاني دويدار ، قانوني الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر، القاهرة 2006، ص 156 .

الأشخاص. ولا يشترط في العقد شكل معين، لأنه ليس من العقود الشكلية التي لا تتعقد إلا بالكتابة، و بالتالي فان دور الوثائق التي يحررها الناقل الجوي- سواء أكانت الوثيقة تذكرة سفر أم استمارة للأمتعة أم خطابا للنقل - تنحصر فقط في إثبات وجود العقد ومضمونه، وقد نصت اتفاقية وارسو على هذا في المواد التالية: 2/3، 4، 2/5 و 1/11 ، حيث تعد تذكرة السفر أو استمارة الأمتعة أو خطاب النقل حجة على إبرام العقد، وعلى شروطه حتى يقوم دليل عكس ذلك، و بالتالي يترتب على عدم وجود هذا المستند، أو ضياعه، أو عدم صحته، أو عدم التأثير على انعقاد العقد وخضوعه لأحكام الاتفاقية¹.

كما أنه ليس هناك ما يمنع أن يكون للعقد بمجرد تلاقي قبول المسافر أو المرسل مع إيجاب الناقل الجوي، وبمعنى معاكس، يكون للمسافر أو المرسل الحق في رفض تكوين العقد إذا كان إيجاب الناقل الجوي لا يتماشى مع مصلحته.

ثانيا: طابع الإذعان في عقد النقل الجوي للأشخاص

الإذعان مفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفا دون أن يكون لإرادة الطرف المذعن دور فيها لا يناقش شروط العقد و يعتبر عقد النقل الجوي من عقود الإذعان إذ إن شركات الطيران تعرض شروطها المطبوعة على الكافة و لا تقبل مناقشة فيها، وذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا. فلا يسع للراكب إلا أن يقبل تلك الشروط حتى لا يحرم نفسه من استعمال مرفق من المرافق العامة، ولا بد له من التنقل و السفر ، وبذلك يكون القبول في هذه الحالة إذعانا.

اعتبار عقد النقل من عقود الإذعان لا يجرده من طبيعته الرضائية، فيمكن القول أن الإذعان لا يقيد الرضا بالعقد يعني مناقشة شروطه مناقشة يترجم نتائجها ما توصل إليه الأطراف من اتفاق، أما الإذعان فمفاده الرضوخ لشروط العقد المحددة سلفا ،فالمساواة، كما يقول العالم جورج ريبير أمر حتمي، ومن الإنصاف أن تجد المزايا التي يحصل عليها احد المتعاقدين مصدرها فيما يظهر من صفات أثناء معاملاته القانونية².

¹ محمد فريد العريني، محمد بن جلال وفاء ، المرجع السابق، ص 121.

² محمود احمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، الكويت 2000، ص 145.

بالإضافة إلى أن المساواة هذه ليست بذاتها هي التي تجعل العقد مشكوكا فيه، ولكنه الإجحاف المحتمل الذي قد ينشأ عنها، ذلك الإجحاف الذي ينبغي على المشرع الحيلولة دون حدوثه عن طريق تقييد الحرية التعاقدية إذا كان من شأنها أن تؤدي إلى استغلال الأقوياء للضعفاء.

قيد المشرع هذه الحرية بالفعل بغية الحيلولة دون تعسف الناقلين بالمستفيدين من خدمة النقل، عندما نص في المادة (23) من اتفاقية وارسوا على بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية أو النزول بالتعويض عن الحد المقرر فيها و اعتبرها كأن لم تكن.

كذلك عندما أُلزم الناقل بتزويد المسافر بتذكرة سفر مشتملة على بيانات تنبئه إلى خضوع رحلته لاتفاقية وارسو التي تضع حدا أقصى للتعويض المستحق، حتى يتخذ المسافر الاحتياطات اللازمة إما بالعدول عن السفر و إما بإبرام تأمين على الحياة. كما أن القضاء يعمل جاهدا على الحد من الشروط التعسفية التي يتضمنها عقد النقل، وذلك إما بإبطالها، وإما بتفسير العبارات الغامضة تفسيراً لا يضر بمصلحة الطرف المدعى، على خلاف الأصل العام في العقود الذي يقضي بأن الشك يفسر لمصلحة المدين، أي الناقل في عقد النقل¹.

ثالثاً: عقد النقل الجوي للأشخاص من العقود التجارية

يعد النقل الجوي عملاً تجارياً متى بوشر على وجه المقابلة، إذ أن النقل الجوي لا يختلف عن غيره من أنواع النقل الأخرى إلا في وسيلة تنفيذه، ذلك أن القانون التجاري قد أضفى الصفة لتجارية على كل مقابلة أو عمل متعلق بالنقل براً أو بحراً، كما يعد أيضاً عملاً تجارياً دائماً بالنسبة للناقل متى زاوله على سبيل الاحتراف، أما بالنسبة للمسافر فلا يكون العمل تجارياً إلا إذا كان تاجراً وكان النقل بمناسبة تجارته.

نصت المادة الثانية من القانون التجاري الجزائري² : “يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه :... كل مقابلة لاستغلال النقل أو الانتقال...”.

لذلك لا خلاف على تجارية مشروع النقل أياً كانت وسيلته، أو مكان تنفيذه، أو محله، فالنقل الجوي يعد عملاً تجارياً متى اتخذ شكل المشروع، وهو يعد عملاً تجارياً بصرف

¹ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، المرجع السابق، ص265.

² أمر رقم 59/75 مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري، معدل ومتمم، ج ر عدد 101 لسنة 1975.

النظر عن شخص القائم به، فردا كان أم شركة من أشخاص القانون العام أو الخاص. ويترتب على اعتبار النقل تجاريا ذات الآثار المترتبة على اعتبار العمل تجاريا من حيث الاختصاص القضائي، و ضمانات تنفيذ الالتزام و الإثبات.

الفرع الثالث: تحديد المقصود بالناقل في عقد النقل الجوي للأشخاص

عندما يبرم الناقل الجوي الدولي بنفسه عقد النقل الجوي للركاب، فإن ذلك لا يشير إلى صعوبة جهة تحديد الالتزامات المترتبة على عاتقه تجاه الراكب. لكن في الواقع العملي الأمور لا تسير ببساطة ووضوح لجهة تحديد هوية الناقل خاصة عندما يتم النقل بواسطة وكالات النقل، أو من قبل مستأجر الطائرة، أو في حالات تعدد الناقلين في النقل المتتابع.

أولاً: وكلاء النقل (الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي)

وكلاء النقل في الحالة التي يتفقون فيها مع الراكب على نقله جوا ، يلتزمون تجاهه مباشرة كمتعاقدين أصليين¹. لكن في الحقيقة ليسوا هم الذين سينفذون فعلا عملية النقل الجوي، بل إن الذي سيقوم بهذه المهمة هم موكلوهم من شركات و مؤسسات الطيران الذين يعدون الناقلين الفعليين.

لم تضع اتفاقية وارسو لعام 1929 تعريفا للناقل الجوي ، إلا أن اتفاقية جوادا لاخارا لعام 1961 فرقت بين " الناقل المتعاقد" و " الناقل الفعلي" فعرفت المادة الأولى (فقرة ب) الناقل المتعاقد بأنه: " كل شخص يكون طرفا في عقد نقل خاضع لاتفاقية وارسو و مبرما مع الراكب أو المرسل أو أي شخص يعمل لحساب الراكب أو المرسل". أما الفقرة (ج) من المادة ذاتها فعرفت الناقل الفعلي بأنه: " شخص آخر غير الناقل المتعاقد يقوم بمقتضى الإذن من الناقل المتعاقد بكل النقل المشار إليه في الفقرة ب أو بجزء منه، ولكن ليس بالنسبة لهذا الجزء ناقلا متتابعا بالمعنى المقصود في اتفاقية وارسو"².

ثانياً: تأجير الطائرات:

تلجأ بعض شركات الطيران في زحمة مواسم و مناسبات معينة إلى الاستعانة بشركات طيران أخرى عن طريق استئجار بعض طائراتها لتتمكن من تنفيذ عقود النقل التي أبرمتها

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي ، الدار الجامعية، بيروت 1986 ،ص250.

² المرجع نفسه، ص 251.

مع الركاب، فهنا يثار السؤال: من الذي يعد الناقل الجوي بالنسبة لهؤلاء الركاب و تثار بالتالي مسؤوليته، شركة الطيران المؤجرة، أم الشركة المستأجرة؟

للإجابة عن هذا السؤال، يفرق الفقه القانوني بين نوعين من ايجار الطائرات، هما:

1. إيجار طائرات عارية: وفي هذه الحالة يعمل المستأجر على تزويد الطائرة بطاقم ملاحها الذي يكون تابعا له و مسئولا عن نتائج ما يحدثه من أضرار للركاب و غيرهم، كما يتحمل المستأجر تكاليف تشغيل و صيانة الطائرة و التأمين عليها¹. وعليه فان المستأجر هو الذي يكتسب صفة الناقل الجوي المسؤول في علاقته بالركاب، أما المالك المؤجر للطائرة فلا تتعدى صفته أكثر من كونه طرفا في علاقة ايجارية بينه وبين المستأجر للطائرة ويتقاضى منه بدل الإيجار².

2. إيجار طائرة مجهزة ، بموجب هذا العقد يلتزم المالك المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر طائرة لمدة معينة مع طاقمها الذي يبقى تابعا له ويعمل تحت رقبته و إشرافه، و بالتالي يكون مسئولا عن أفعالهم وما يلحقونه من أضرار بالركاب طبقا لقواعد مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه.

طبقا لاتفاقية جوادالاهارا يعد ناقلا فعليا، أما المستأجر للطائرة فهو الذي يستغل الطائرة خلال فترة الإيجار فيبرم عقود النقل مع الركاب و تكون الأجرة عند ذلك ملكا خالصا له، وبالتالي فانه يعد الناقل المتعاقد مع الركاب، ويكون هو و المالك المؤجر متضامنين في المسؤولية تجاه الركاب³.

ثالثا: النقل المتتابع

تنص المادة الأولى من اتفاقية وارسو (فقرتها الثالثة) بأنه: " يعد النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع عند تطبيق هذه الاتفاقية، نقلا واحدا إذا نظر إليه الطرفان على أنه عملية واحدة، ثم الاتفاق بشأنه في صورة عقد واحد أم سلسلة من العقود. ولا تفقد صفته الدولية ضرورة تنفيذ احد العقود أو بعضها تنفيذا كاملا في اقليم خاضع

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي ، المرجع السابق ، ص 252.

² رضوان أبو زيد، القانون الجوي - قانون الطيران المدني ، المرجع السابق، ص 248.

³ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي ، المرجع السابق، ص 246.

لسيادة طرف واحد متعاقد" . فالنقل الجوي المتتابع هو الذي يقوم به عدد من الناقلين الجويين على خطوط جوية مختلفة على طائراتهم بالتتابع¹.

و السؤال الذي يطرح هنا: ما المركز القانوني لكل من الناقلين المتابعين الذين اشتركوا في عملية نقل الركاب، وبالتالي ما مسؤولياتهم ؟

أجابت المادة (30) من اتفاقية وارسو على هذا السؤال، فبالنسبة لنقل الركاب فإنه لا يحق للراكب أو لخلفه الرجوع إلى الناقل الذي وقع الحادث أو التأخير في رحلة النقل التي تولاها ما لم يكون الناقل الأول قد اخذ على عاتقه تحمل المسؤولية عن الرحلة بأكملها بناء على اتفاق صريح.

المطلب الثاني

إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص

أوجبت اتفاقية وارسو على الناقل الجوي للركاب تنظيم وثيقتين هما: تذكرة السفر (الفرع الأول)، وبطاقة الأمتعة (الفرع الثاني)، كما حددت البيانات الإلزامية التي يجب أن تشمل عليها هذه الوثائق وجزء تخلفها.

الفرع الأول : تذكرة السفر

ألزمت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو الناقل الجوي الدولي بأن يسلم إلى المسافر تذكرة سفر، وفي هذا الالتزام سواء أقام بتسليم التذكرة للمسافر ذاته أم لوكيله أم من إبتاعها لحسابه².

يقصد بتذكرة السفر، الوثيقة الدالة على عقد نقل الركاب (المسافرين) جوا، وطبقا لشروط الاتحاد الدولي للنقل الجوي " آياتا IATA"³ يجب أن تكون اسمية و غير خاضعة للتحويل إلا بموافقة الناقل⁴.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة 1996 ، ص 102.

² محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي ، المرجع السابق، ص 542.

³ International Air Transport Association

⁴ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 145.

حددت المادة الثالثة من اتفاقية وارسو المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 البيانات الإلزامية التي يجب أن تتضمنها التذكرة، وهي:

- تحديد نقطتي القيام و الوصول.

- بيان جميع المحطات التي تقصدها الطائرة أثناء رحلتها عندما تكون نقطتا القيام و الوصول واقعتين في إقليم دولة متعاقدة واحدة وكان هناك رسو في أراضي دولة أخرى.

- بيان يفيد أنه في حالة قيام الراكب (المسافر) برحلة تقع فيها نقطة الوصول أو أحد محطات الرسو في دولة أخرى غير دولة القيام، فإن نقله يكون خاضعا لاتفاقية وارسو التي تضع حدا للتعويض للمتضرر عندما تترتب مسؤولية الناقل في حالة الوفاة أو الأضرار الجسدية.

نص بروتوكول لاهاي على حرمان الناقل من التمسك بالحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة (22) من الاتفاقية في حالتي نقل الراكب دون تذكرة سفر أو لعدم اشتمال التذكرة على البيان الثالث بلفت نظر الراكب إلى أن النقل قد يخضع لاتفاقية وارسو.

الفرع الثاني: بطاقة أمتعة المسافر

اعتاد المسافرون جوا أن يصطحبوا معهم بعض الأمتعة، قسم من هذه الأمتعة يبقيه المسافر بصحبته ويكون تحت حراسته، وهو الذي يخضع للتسجيل في وثيقة يطلق عليها " بطاقة الأمتعة " . وقد ألزمت المادة (1/4) من اتفاقية وارسو الناقل بتحرير بطاقة الأمتعة على نسختين تسليم إحداها للمسافر و يحتفظ الناقل الجوي بالأخرى¹.

كما أوجبت المادة ذاتها المعدلة بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955 أن تتضمن بطاقة الأمتعة البيانات نفسها الواجب توافرها في تذكرة السفر و التي أشرنا إليها آنفا. وقد حددت الفقرة الثانية من المادة الرابعة من بروتوكول لاهاي لعام 1955 الجزء الذي يترتب على عدم تنظيم بطاقة الأمتعة أو تسليمها لراكب فقالت ما يلي: " تعد بطاقة الأمتعة حجة إلى يثبت العكس، ولا يؤثر في قيام عقد النقل أو حجته، عدم وجود البطاقة أو عد انتظامها أو ضياعها بل يظل العقد خاضعا لأحكام الاتفاقية (ينصرف هذا الأثر طبعا على الراكب)".

¹ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 147.

المطلب الثالث

آثار عقد النقل الجوي للأشخاص

يولد عقد النقل الجوي الدولي للركاب بمجرد إبرامه، التزامات متبادلة في ذمة كل طرف، الناقل من جهة (الفرع الأول) ، و الراكب أو المسافر (الفرع الثاني).

الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي للأشخاص

يعد عقد النقل الجوي للركاب من العقود الملزمة للجانبين، فهو من جهة يرتب عدة التزامات تقع على عاتق الناقل الجوي ، ومن جهة ثانية يتولد عنه التزامات في جانب الراكب. فالناقل الجوي طبقاً للأحكام الخاصة باتفاقية وارسو مسؤولاً عن أي ضرر يصيب الراكب، و أهم ما يترتب عليه عقد النقل الجوي على عاتق الناقل الجوي هو إعداد طائرة صالحة للنقل الجوي (أولاً) و الالتزام بضمان سلامة المسافرين (ثانياً) والمحافظة على أمتعتهم (ثالثاً).¹

أولاً: التزام الناقل الجوي بإعداد طائرة صالحة للملاحة الجوية:

يفرض القانون على الناقل الجوي إعداد طائرة صالحة فنياً و كذلك الالتزام بصيانتها وصيانة محركاتها و معداتها و أجهزتها، وذلك طبقاً لدليل الصيانة الذي تعتمده سلطات الطيران في الدول طبقاً للمعايير العالمية، و القواعد التي تقرها في هذا الخصوص، ونظراً لأن الالتزام بصيانة الطائرة هو الذي يؤكد استمرارية صلاحيتها للملاحة الجوية، فلقد فرض القانون نوعاً من التفتيش على الطائرات، و يتطلب ألا يقوم الناقل الجوي بتشغيل الطائرات في النقل (الجوي التجاري أو الأشغال الجوية) إلا إذا تمت صيانة المعتمد من سلطات الطيران المدني و القواعد التي تضعها بهذا الخصوص.²

يلتزم قائد أية طائرة تعمل في رحلات النقل الجوي التجاري، أو في مجال الأشغال الجوية، بتدوين البيانات الخاصة بصلاحية الطائرة أثناء رحلتها وذلك على النموذج المخصص لذلك و طبقاً للقواعد التي تقرها سلطات الطيران المدني. كما يتعين على الناقل

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 51.

² محمد فريد العريني، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 129.

الجوي الاحتفاظ بوثائق وشهادات الصلاحية حتى بعد انتهاء مدتها، ولا يمكنه التصرف في شأنها إلا بعد التصريح له بذلك من سلطات الطيران المدني.

يتولى صيانة الطائرات الأفراد الحائزون على الإجازات الخاصة بصيانة هياكل الطائرات و محركاتها أي صيانة الطائرات من طرازات متعددة، وذلك من اجل القيام بالواجبات و المسؤوليات الممنوحة لحاملي الإجازات بعد التأكد من قدرتهم على إتقانها.

يمكن لسلطات الطيران المدني اعتماد المؤسسات الوطنية أو الأجنبية التي تقوم بأعمال صيانة و عمرة الطائرات المسجلة في الكويت أو متعلقاتها، ويتعين أن تقوم سلطات الطيران المدني باعتماد أعمال الصيانة و التجهيز التي تتم لدى هذه المؤسسات، وفي كل نفقة طالب الاعتماد وذلك للتأكد من كفاءة و إتقان هذه الأعمال¹.

غير انه يجوز لسلطات الطيران المدني وقف إنهاء اعتماد أية مؤسسة وطنية أو أجنبية تتولى صيانة الطائرات المسجلة في الأردن إذا ما تبين لها انخفاض مستوى كفاءتها الفنية، أو إذا رفضت هذه المؤسسة السماح لمفتشي الطيران المدني من القيام بدورهم في التفتيش الدوري أو الفجائي الذي تقرره هذه السلطات.

ثانياً: التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة الراكب أثناء عملية النقل

نصت المادة (17) من اتفاقية وارسو على أن : " يكون الناقل مسئولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي أذى آخر يلحق بالراكب إذا كانت الحادثة التي تولد منها الضرر قد وقعت على متن الطائرة أو في أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب و نزولهم".

يقصد بالالتزام بضمان السلامة أن يلتزم الناقل بتوصيل المسافر إلى نقطة الوصول المتفق عليها سليماً معافى ومصدر هذا الالتزام هو عقد النقل المتفق عليه ما بين المسافر و الناقل الجوي، بينما نجد مصدر هذا الالتزام في القانون الأمريكي هو القانون الأمريكي أي

¹ محمد فريد العريني ، القانون الجوي - النقل الجوي، المرجع السابق ،ص 254.

القانون مباشرة، وهذا أدى إلى الاختلاف في تحديد الالتزام، وفي طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي¹.

لقد نصت المادة السابعة عشر من اتفاقية وارسو على هذا الالتزام، ولكنها لم تعتق أياً من التصورين السابقين لهذا الالتزام، وإنما أخذت بحل توفيق مؤداه اعتباره هذا الالتزام التزاماً ببذل عناية مع نقل عبء الإثبات إلى الناقل بحيث يفترض وقوع خطأ من جانبه يستوجب مسؤوليته بمجرد إصابة الراكب أو وفاته حتى يقيم الدليل على العكس، ويكون ذلك عن طريق إثبات انه هو - أي الناقل - وتابعه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها²، فطبيعة الالتزام لها أهمية قصوى تظهر بجلاء عند إقامة الدليل على انشغال ذمة الناقل بالمسؤولية، وعند قيام هذا الأخير بمحاولة دفعها والتحل منها.

لقد تلاشت هذه الأهمية في ظل النظام الذي وضعته اتفاقية وارسو لحكم مسؤولية الناقل الجوي، نظراً لأن الراكب لا يلتزم وفقاً لهذا النظام بإثبات وقوع خطأ من جانب الناقل، كما أن هذا الأخير لا يلتزم للتوصل من مسؤوليته بإقامة الدليل على القوة القاهرة.

الفرع الثاني : التزامات الراكب (المسافر)

يقابل الالتزامات التي تترتب على الناقل الجوي الدولي، التزامات تعين على الراكب الوفاء بها هي: دفع أجرة النقل، وحجز مقعد على متن الطائرة واحترام تعليمات الناقل³.

أولاً: الالتزام بدفع الأجرة

هذا هو الالتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق المسافر ولم تنص اتفاقية وارسو الناقل بأية دعوى على المسافر في حالة عدم قيامه بدفع أجر النقل ومن ثم يرجع في تنظيم هذا الأمر إلى القانون الوطني الواجب التطبيق. وإذا أخطأ الناقل وزود المسافر بتذكرة السفر بقيمة أقل من قيمتها الحقيقية، فيمتنع عليه مطالبة هذا الأخير بما تبقى من فرق القيمة إلا إذا

¹ ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان 2008 ، ص 92.

² محمد فريد العريني ، القانون الجوي - النقل الجوي ، المرجع السابق، ص 385.

³ المرجع نفسه ، ص 390.

أقام الدليل على سوء نية المسافر بإثبات أنه كان عالما بما وقع من خطأ في حساب قيمة التذكرة¹.

ثانيا : حجز المقعد على متن الطائرة

نظرا لكون تذكرة السفر لا تعطي للمسافر الحق في الانتقال عن طريق الجو بطريقة تلقائية إذا قام بحجز مكان له على متن الطائرة فيتعين عليه إذا أن يوفي بهذا الالتزام ولقد نصت الشروط العامة للمنظمة العالمية للطيران المدني صراحة على ذلك بقولها: " لا يضمن الناقل أن يضع تحت تصرف المسافر مقعد محدد في الطائرة ما لم يكون هناك اتفاق خاص على ذلك" و الحكمة من تقرير هذا الالتزام على عاتق المسافر ترجع إلى ضيق الأمكنة بالطائرة، وارتباط كل طائرة بحمولة معينة لا يمكن تجاوزها حرصا على سلامة الرحلة الجوية. ومن ثم قضي بأنه إذا أصر أحد الركاب الصعود إلى الطائرة بالرغم من عدم قيامه بحجز مقعد له على متنها فلا جناح على الناقل ان هو قام بإجباره على مغادرة الطائرة ولا يلتزم في مواجهته بالتعويض².

ثالثا: الالتزام باحترام تعليمات الناقل الجوي

يتحتم على المسافر التواجد في المطار في الميعاد الذي تحدده جداول الإقلاع، وأيضا مراعاة اللوائح الإدارية ولوائح و الجمارك. فان خالف المسافر هذه التعليمات كان للناقل أن يقلع دون انتظاره. ولا مسؤولية عليه في هذه الحالة حتى ولو أدى الرحيل بالإضرار بالمسافر، ذلك أن لمصلحة الجماعة في بدأ الرحلة الجوية في موعدها أولى من المصلحة الفردية للمسافر المهمل³.

ومع انتشار حوادث الإرهاب وخطف الطائرات، أصبح المسافر ملزما بالخضوع لإجراءات التفتيش الذاتي التي تقوم بها سلطات المطار قبل السماح له بالتوجه إلى الطائرة.

¹ محمد فريد العربي، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع السابق، ص 166.

² المرجع نفسه، ص 166.

³ المرجع نفسه، ص 167.

الفصل الثاني

أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

نظرا للسمة التي تمتاز بها الطائرة عن غيرها من وسائل النقل الأخرى وهي السرعة الفائقة التي تمكنها من تجاهل الحدود الإقليمية للدول، لذا فإن من الضروري وجود أحكام دولية موحدة تنظم عمليات النقل الجوي الدولي ولقد استشعر المجتمع الدولي هذه الحاجة فبادر إلى وضع تشريع دولي ينظم النقل الجوي الدولي أطلق عليها اتفاقية وارسوا سنة 1929 الخاصة بتوحيد بعض أحكام النقل الجوي الدولي وتتضمن هذه الاتفاقية 05 فصول هدفها حماية الأشخاص المتعاملون مع الناقل وأهم ما يهمننا هو الفصل المتعلق بمسؤولية الناقل وقد قررت الجزائر في الانضمام إلى هذه الاتفاقية والمصادقة عليها¹.

لذلك سنقوم في هذا الفصل ببيان كيف تقوم مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص (المبحث الأول) ثم ننقل لبيان الآثار المترتبة عن قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص (المبحث الثاني).

المبحث الأول

قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تحتل مسؤولية الناقل الصدارة بين موضوعات النقل الجوي، نظرا لما لها من أهمية و ما تثيره من منازعات عديدة أمام القضاء، و المسؤولية هي جزاء الإخلال بالالتزام، عقديا كان ام غير عقدي. ولا تختلف أركان مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن أركان المسؤولية المدنية بوجه عام².

لذلك سنبدأ هذا المبحث ببيان أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص (المطلب الأول) ثم نبين حالات قيام هذه المسؤولية (المطلب الثاني).

¹ بمقتضى المرسوم رقم 74/64 المؤرخ في 2 مارس 1964، ج ر عدد 26 لسنة 1964.

² محمد فريد العريبي، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع السابق، ص167

المطلب الأول

أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تستمد مسؤولية الناقل الجوي أساسها من القواعد الواردة في اتفاقية وارسوا لعام 1929 وبروتوكول لاهاي 1955، حيث تناولت هذه الاتفاقية طبيعة المسؤولية و شروط قيامها و نطاقها الزمني و طرق دفعها، فقد يحصل أثناء تنفيذ الناقل الجوي لعقد النقل أن تتعرض وسيلة النقل (الطائرة) لكارثة جوية و عندئذ تتعقد المسؤولية لجبر الضرر الذي لحق بالمضرور أو المتعاقد.

لذلك يطرح التساؤل التالي : ماهو أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في كل من الاتفاقيات الدولية و القانون الجزائري؟

للإجابة عن هذا السؤال، سندرس طبيعة المسؤولية و أساسها وفقا للاتفاقيات الدولية (الفرع الأول) ثم وفقا للقانون الجزائري، أي القانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية و القانون رقم 06/98 المحدد للقواعد العامة بالطيران المدني (الفرع الثاني).

الفرع الأول : أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقا للاتفاقيات الدولية

أدت وحدة المشاكل الناشئة عن استخدام الطائرة إلى اتجاه المجمع الدولي إلى وضع عدة اتفاقيات دولية تنظم حركتها و نشاطها وما يترتب عنها من وقائع أو علاقات قانونية. واتجهت معظم الدول إلى تبني أحكام هذه الاتفاقيات و إدخالها كما هي في قوانينها الوضعية، ويؤدي هذا الاتجاه إلى القضاء على ظاهرة ازدواج القاعدة القانونية الواجبة التطبيق، وقامت دول أخرى بسن قوانين تتفق و المبادئ التي تتضمنها الاتفاقيات الدولية¹.

إن الاتجاه هو توحيد قواعد القانون الجوي على المستوى الدولي، وقد تم ذلك بصورة لم تصل إليها بقية فروع القانون، بل لقد أكد كثير من الفقهاء على أن يكون توحيد القانون

¹ وضحة فلاح المطيري ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني و الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق لجامعة الشرق الأوسط، عمان 2011، ص 40.

الجوي مصحوبا بإنشاء هيئة قضائية دولية تتولى تفسير قواعد الاتفاقيات الدولية لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة¹.

كانت من أولى الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، اتفاقية وارسو لعام 1929 التي تعد هي و الاتفاقيات المعدلة لها و البروتوكولات الملحقة بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي ثم توالى الاتفاقيات لإزالة التعارض بين التفسيرات التي تصدرها محاكم الدول المختلفة باعتبار أن النقل الجوي يتسم بالطابع الدولي، فمتى عبرت الطائرة حدود دولة إلى دولة أخرى وجدت نفسها بأنها تخضع لنفس القوانين. ولقد تحقق ذلك بمقتضى اتفاقية وارسو الموقعة في 12 أكتوبر 1929 والتي أصبحت واجبة النفاذ في 13 فبراير 1933².

أولا : أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية وارسو لعام 1929

لقد قضت هذه الاتفاقية على الاختلاف و التباين بين الأنظمة القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي³، فوضعت لهذه المسؤولية نظاما موحدًا تهدف من ورائه إلى إقامة التوازن بين المصالح المتعارضة للناقلين الجويين من ناحية، وللمستعملي الطائرة من ناحية أخرى. ويتركز هذا النظام على ثلاث مبادئ هي:

-تقوم مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض، بمعنى أن المسافر لا يلزم بإقامة الدليل على وجود خطأ من أي نوع كان من جانب الناقل. و لا يستطيع هذا الأخير التحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه هو و تابعية قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم تجنبها، أو أن الضرور كان قد تسبب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر. ولقد روعي في هذه القاعدة مصلحة الراكب (المواد 17، 18، 19، 20، 21) من الاتفاقية.

-مراعاة لمصلحة الناقلين، خففت الاتفاقية من حدة قرينة الخطأ عن طريق تحديدها للتعويض الذي يلزم به الناقل في مواجهة كل راكب عن كل كيلوغرام من البضائع أو الأمتعة المسجلة (المادة 22 من الاتفاقية).

¹ وضحة فلاح المطيري ، المرجع نفسه، ص 40.

² شفيق محسن، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 57.

³ رضوان أبو زيد، القانون الجوي ، قانون الطيران المدني ، الطبعة الرابعة ، دار الفكر العربي، القاهرة 1994 ، ص 7 .

-حتى لا يتمكن الناقل من التهرب من المسؤولية عن طريق الإعفاء منها أو تحديدها بمبلغ تافه، أبطلت الاتفاقية بطلانا مطلقا الشروط التي تهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية و تلك التي ترمي إلى وضع حد للتعويض أقل من الحد الذي قرره (المادة 23).

لا يستفيد من هذا النظام إلا الناقل حسن النية، أما إذا ثبت سوء نيته منع عليه الاستفادة من الحد الأقصى الذي وضعتة الاتفاقية، ومنع عليه كذلك التمسك بالإعفاء من المسؤولية عن طريق إقامة الدليل على أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كافة الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

وتعتبر الاتفاقية الناقل سيء النية في حالتين:

-إذا ثبت أن الضرر كان راجعا إلى غشه أو إلى خطأ جسيم من جانبه يعد وفقا لقانون المحكمة المختصة بنظر النزاع، مساويا للغش (المادة 25)¹ .

-إذا لم تحمل الطائرة وثائق السفر، أو إذا لم تشتمل في حالة وجودها على البيانات الإدارية التي حددها الاتفاقية (المواد 3،4،9).

مع ذلك فان هذه الاتفاقية لم تسلم من الانتقادات، فقد عاب عليها بعضهم أنها لم تحدد المقصود بالضرر، وما إذا كان يشمل الضرر المباشر وغير المباشر والضرر المعنوي الأمر الذي أدى إلى تفاوت كبير في التطبيق، فبينما تمتنع بعض المحاكم عن الحكم بالتعويض عن الضرر المعنوي باستثناء حالة الغش أو الخطأ الجسيم الصادر عن الناقل أو تابعيه، فان المحاكم الأخرى لم تتردد عن الحكم بالتعويض حتى عن الضرر الناجم عن الصدمة العصبية التي تصيب الركاب من جراء عمليات القرصنة الجوية و حالة الرعب و القلق التي يعيشونها تحت وطأة الإرهاب و التهديد خلال احتجازهم كرهائن في الطائرة المختطفة أو في مكان آخر على البقاء فيها².

كما أعاب أحد الكتاب على الاتفاقية باستعمالها كلمة " حادثه Accident " عند تقريرها مسؤولية الناقل في نقل الركاب (المادة 17)، واستعمالها كلمة " واقعة Event " عند الكلام على مسؤوليته عن الضرر الذي يصيب الأمتعة المسجلة و البضائع، بدلا من

¹ محمد فريد العريني، محمددين، جلال وفاء، المرجع السابق، ص 377.

² شفيق محسن ، المرجع السابق، ص 58 .

الاقتصار في الحالتين على استعمال الكلمة الثانية " واقعة " الأوسع معنى من الأول "حادثة"، بالإضافة لما يحققه ذلك من توحيد بمصطلحات الاتفاقية. إلا أن هذا الاختلاف في العبارات لم يخلق في الواقع إشكالا في التطبيق العملي، نظرا لاتجاه الفقه و القضاء عموما إلى استبعاد المعنى الفني الضيق لكلمة " الحادثة " وتفسير المادة (17) من الاتفاقية تفسيراً واسعاً لمصالح المتضررين¹.

ثانيا : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقا لأحكام بروتوكول لاهاي لعام 1955

إن نظام المسؤولية الذي جاءت به اتفاقية وارسو يعد ضمانا لمصالح الناقلين الجويين، إذ تحددت مسؤوليتهم بمبلغ يقل عن تلك المبالغ التي يتكبدها ضحايا وسائل النقل الجوي فعلا في الوقت الذي تناقست فيه الأخطار الجوية بسبب تطور التكنولوجيات في مجال الطيران².

فقد تم تعديل اتفاقية وارسو في بروتوكول لاهاي إلا أنه بقيت مصالح الناقلين الجويين تغلب على مصالح المسافرين أو المرسلين، حيث بقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية في البروتوكول، على الرغم من اقتراح الوفد الهولندي آنذاك صيغة بديلة للمادة (20) والتي تقيم المسؤولية على أساس الخطأ الموضوعي، و كانت الصيغة كما يلي: " لا يكون الناقل مسؤولا إذا لم يحصل الضرر بسبب خطئه أو خطأ أحد تابعيه".

أيدت عدة وفود هذه الصيغة، و لا سيما الوفد الفرنسي، وحجتهم كانت على أساس أن مفهوم الخطأ أصبح واضحا بما فيه الكفاية، فلا يتمكن الناقل من إعفاء نفسه من المسؤولية عن الضرر الناجم عن الحادث، إلا إذا أثبت أنه لم يرتكب هو و لا أحد تابعيه أي خطأ، و لكن لم تحظ هذه الصيغة المقترحة بموافقة بقية الوفود لا سيما الأمريكي، فظلت المادة (20) على حالها دون تعديل، وبقي الخطأ المفترض هو أساس المسؤولية³.

¹ طالب حسن موسى ، المرجع السابق، ص 114.

² ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم-دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان 2008 ، ص 83.

³ المرجع نفسه، ص 84.

ثالثاً: أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاق مونتريال لعام 1966

رغم رفع الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول لاهاي عام 1955 ، لم تقتنع الولايات المتحدة الأمريكية بهذا التعديل، فرفضت الانضمام إلى البروتوكول، وبدأت توجه انتقادات إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو، فأعلنت في مؤتمر سنة 1965 انسحابها من اتفاقية وارسو 1929 مستندة في ذلك على حجية الطبيعة القانونية للمسؤولية و الحد الأقصى للتعويض¹.

نتيجة لانسحاب الولايات المتحدة الأمريكية من اتفاقية وارسو سارع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا)، والمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) رغبة في تجنب العواقب السيئة، قامت بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على الانسحاب فقامت بجمع وإقناع عدد من شركات الطيران في مختلف الدول بالتوقيع على اتفاق هيئة الطيران المدني الأمريكية لتحقيق ما تصبو إليه الولايات المتحدة الأمريكية من حماية سلامة المسافرين وتعويضهم تعويضاً عادلاً، وبالفعل وقعت ثلاث و عشرون شركة طيران أجنبية على اتفاق عقد في مونتريال وأصبح واجب التنفيذ في 16 مايو عام 1966².

حققت الولايات المتحدة الأمريكية ما تصبو إليه، حيث أتى اتفاق مونتريال بأحكام جعلت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية أساسها فكرة المخاطر وتحمل التبعية³، ومعنى هذا أن الناقل يسأل لقوة القانون عن الأضرار التي تصيب المسافر أي أنه يسأل بصفة مطلقة عن تعويض الأضرار التي تلحق بالمسافر، ولا يستطيع الهروب من المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر كان بفعل المضرور، وقد نص هذا الاتفاق على الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الناقل تجاه كل مسافر بمبلغ 75 ألف دولار أمريكي على أن يخفض إلى 58 ألف دولار أمريكي إذا كانت مصروفات التقاضي و الأتعاب دفعت في الدولة التي رفعت بها الدعوى⁴، ويشترط لتطبيق هذا الاتفاق و الذي قصد أصلاً منه رعايا الولايات

¹ ربضي عيسى غسان، المرجع السابق، ص 84.

² المرجع نفسه، ص 84.

³ حيث نص في مادته الثانية على أن: " لا يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته بأية وسيلة تقرها المادة 20 من اتفاقية وارسو".

⁴ محمد فريد العريني، محمد بن جلال وفاء ، المرجع السابق، ص 379.

المتحدة الأمريكية أن يكون النقل دولياً وفق اتفاقية وارسو ، وأن تكون أحد نقاط القيام أو الوصول أو الرسو واقعة على أرض الولايات المتحدة الأمريكية.

تعرض هذا الاتفاق إلى مجموعة من الانتقادات، لكن هذه الانتقادات ليست موجهة له بسبب قلب طبيعة المسؤولية إلى مسؤولية موضوعية مبناها فكرة المخاطر و تحمل التبعية، لأن التشريعات الدولية الحديثة بدأت تتبنى هذا الاتجاه بأن هذه الانتقادات استندت إلى كيفية هدم تشريع دولي موحد موقع من عشرات الدول لإرضاء دولة واحدة و هي الولايات المتحدة الأمريكية و بعض مؤسسات الطيران، وبهذا أصبحت طبيعة مسؤولية الناقل الجوي تختلف باختلاف نقاط المغادرة أو الوصول أو الهبوط، حتى ولو كانت الطائرة في رحلة واحدة، فتعد مسؤولية موضوعية إذا كانت إحدى نقاط مغادرة الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية وفقاً لهذا الاتفاق، أو تعد مسؤولية عقدية على الخطأ المفترض إذا لم تكن الطائرة أو وصولها أو هبوطها في أراضي الولايات المتحدة الأمريكية¹.

رابعا : أساس وطبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لأحكام بروتوكول غواتيمالا ستي لعام 1971

نظراً لما أدى إليه اتفاق مونتريال من تفاوت بين قيمة التعويض إذا كانت الرحلة تبدأ أو تنتهي على أرض الولايات المتحدة الأمريكية من عدمه، فقد نادى الفقهاء و الهيئات المهمة بشؤون الملاحة الجوية الدولية بضرورة عقد مؤتمر دولي يهدف إلى تذليل العقبات التي نجمت عن التعارض بين أحكام هذا الاتفاق، وقواعد اتفاقية وارسو، وبالفعل عرضت هذه المشكلة على اللجنة القانونية في المنظمة الدولية للطيران المدني "الايكاو" و الذي كان أمامها أن تختار بين أمرين بينهما درجة كبيرة من التفاوت، الأمر الأول هو الإبقاء على طبيعة مسؤولية الناقل الجوي كما جاءت بها اتفاقية وارسو، والتي أبقى عليها بروتوكول لاهاي المعدل للاتفاقية " أي مسؤولية عقدية مبناها الخطأ المفترض" مع رفع الحد الأقصى للتعويض وأما الأمر الثاني فهو جعل هذه المسؤولية مسؤولية موضوعية مع وضع حد أقصى للتعويض لا يمكن تجاوزه.

¹ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، ص ص 6-7.

لوضع حل للمشكلة التي أثارها اتفاق مونتريال وافقت اللجنة القانونية في الايكاو على الحل الوسط الذي جاء به وفد نيوزيلاند، وهذا الحل أجمعت عليه الوفود الباقية، وعقدوا مؤتمرا دوليا في مدينة جواتيمالا عام 1971 وصدر عنه وثيقة دولية تعرف باسم: البروتوكول المعدل لاتفاقية وارسو الموقع بمدينة جواتيمالا ستي في الثامن من مارس عام 1971¹.

بالنسبة لأساس مسؤولية الناقل فقد فرق بروتوكول جواتيمالا ستي بين الأمور التالية:

1. فيما يخص بتعديل المادة (17) من اتفاقية وارسو، فقد أصبحت مسؤولية الناقل الجوي عن وفاة المسافرين أو إصابته بجروح أو أي أذى بدني، مسؤولية موضوعية مبنية على فكرة المخاطر و تحمل التبعية، وبمعنى أن مسؤولية الناقل تنعقد بمجرد وقوع الضرر للمسافر، حتى ولو لم يقع أي خطأ من جانبه، و لا يستطيع الناقل التحلل من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد تسبب أو أسهم بخطئه في إحداث الضرر (المادة 1/4 من البروتوكول) وهذا التعديل يشمل أيضا أمتعة المسافرين التي يتحمل الناقل الجوي نقلها مع المسافرين (المادة 1/4 من البروتوكول)، كما يستطيع الناقل التخلص من المسؤولية عن الأمتعة إذا أثبت أن هلاك أو تلف الأمتعة يعود إلى طبيعتها أو لسبب ذاتي بها².

2. فيما يتعلق بالمادة (19) من اتفاقية وارسو، بقيت مسؤولية الناقل الجوي كما هي دون تعديل ، وهي خاصة بتأخير المسافرين أو تأخير أمتعته، وهي مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض ، حيث يعد الناقل مسؤولا عن الضرر الناجم عن التأخير، إلا إذا تمكن من إثبات اتخاذه لكل الاحتياطات و الإجراءات الضرورية لتفادي التأخير (المادة 1/65).

3. بقيت مسؤولية الناقل الجوي- أيضا- دون تعديل فيما يخص البضائع، سواء أكان بإلحاق ضرر بها - حسب المادة 1/18 من اتفاقية وارسو - أم كان قلنا مسؤولية مبنية على الخطأ المفترض³.

¹ رضوان أبو زيد، القانون الجوي ، قانون الطيران المدني ، المرجع السابق ، ص 304.

² محمد خير عادل ، مسؤولية الناقل الجوي ، الطبعة الاولى، القاهرة 2001، ص 68 .

³ المرجع نفسه، ص 69.

خامسا: أساس و طبيعة الناقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999

صحيح أن اتفاقية مونتريال لعام 1966 قد جعلت من مسؤولية الناقل الجوي الدولي مسؤولية موضوعية في كل حالات الضرر الذي يلحق بالركاب أو أمتعتهم متى كانت نقطة القيام أو الوصول أو وجود أي مرسى جوي في أرض أمريكية، وصحيح أن بروتوكول هو غواتيمالا سيتي لعام 1971 قد أقر مسؤولية الناقل الجوي على أنها مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطأ و تحمل التبعية بالنسبة للإضرار البدنية للركاب و أمتعتهم، إلا انه و على الرغم من كل ذلك، لا تستطيع القول بأن أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي قد توحدت، ومن هنا جاءت المبادرة إلى عقد مؤتمر دولي يهدف إلى توحيد الأحكام المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، فكانت اتفاقية مونتريال لعام 1999¹.

1: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي تجاه الركاب في اتفاقية مونتريال لعام 1999

نصت المادة (17) من الاتفاقية المذكورة على أن: "يكون الناقل مسؤولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية".

كما نصت المادة (21) من نفس الاتفاقية ما يلي:

- فيما يتعلق بالإضرار المنصوص عليها بالمادة (17) و التي لا تتجاوز قيمتها (100 000) وحدة حقوق سحب خاصة عن راكب لا يجوز للناقل أن ينفى مسؤولية أو أن يحد منها.

- فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في المادة (17) التي تتجاوز قيمتها (100 000) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولا إذا أثبت ما يلي: أ - أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعه أو وكلائه.

ب - أو أن هذا الضرر قد نشأ فعلا عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".²

¹ وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 52.

² المرجع نفسه، ص 53.

يستفاد من هذه النصوص أن الاتفاقية أقرت بشكل عام مبدأ المسؤولية الموضوعية للناقل الجوي الدولي، ولكنها خرجت على هذا المبدأ فيما لو تجاوز مبلغ التعويض عن الأضرار (100000) وحدة حقوق سحب خاصة، إذ جعلت مسؤولية الناقل في هذه الحالة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض¹.

2: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن أمتعة الركاب وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999

نصت المادة (2/17) من الاتفاقية المذكورة على أن: "الناقل يكون مسئولا عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو يعيبها.... أما الأمتعة الشخصية فان الناقل يكون مسئولا فيما لو كان الضرر ناتجا عن خطئه أو خطأ تابعيه أو وكلاءه". وهذا يعني أن الاتفاقية قد أقامت مسؤولية الناقل الجوي الدولي الموضوعية بالنسبة للأمتعة غير المسجلة أو التي يحتفظ بها المسافر، فان مسؤولية الناقل عنها هي مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ المفترض من جانبه و على المضرورة إثباته².

الفرع الثاني : أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في القانون الجزائري

عندما تعرض المشرع الجزائري إلى مسؤولية ناقل المسافرين لم يتعرض إلى شرط الإعفاء من المسؤولية واكتفى بتحديد الحالات التي يعتبر فيها الناقلون مسؤولون ولذلك يجب اللجوء إلى قواعد القانون التجاري .

فبالنسبة للأضرار البدنية التي تصيب المسافرين، فيقع باطلا كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل كليا أو جزئيا³، وبالنسبة للمسؤولية المترتبة عن التأخير أو الأضرار الغير بدنية الحاصلة للمسافرين كتلف البضاعة أو ضياع الأمتعة فإن الشرط يكون صحيحا في حدود الأخطاء اليسيرة⁴.

¹ وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 53.

² المرجع نفسه، ص 53.

³ المادة 65 الأمر رقم 59/75 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، المتضمن القانون التجاري، ج ر عدد 101 لسنة 1975.

⁴ المادة 66 من القانون التجاري الجزائري.

سنتطرق فيما يلي لأساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقا للقانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية (أولا) ثم وفقا للقانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني (ثانيا).

أولا : أساس و طبيعة المسؤولية وفقا للقانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية¹

قد أفرد هذا القانون قسما كاملا لمسؤولية الناقل الجوي من المادة 71 إلى المادة 83، وطبقا لهذا القانون فمسؤولية الناقل مسؤولية عقدية قائمة على أساس الخطأ المفترض يعني لا يمكن للناقل أن يتحلل من مسؤوليته إلا إذا اتخذ ومدوبوه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر واستحالة ذلك أو أن الضرر يرجع لخطأ المضرور كما نجد في المادة 10 من هذا القانون تحيل كل حكم لم يجد فيه نص في هذا القانون إلى القانون التجاري².

ثانيا : طبيعة المسؤولية وأساسها وفقا لقانون الطيران المدني الجديد 06/98³

لو نتفحص القانون 06/98 نجد أنه لم يأتي بجديد فأحكام مسؤولية الناقل الجوي نجدها مطابقة تماما لاتفاقية وارسوا الدولية لعام 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي ومطابقة كذلك لأحكام القانون رقم 166/64، فالمشرع الجزائري تناول مسؤولية الناقل في الفصل الثامن من القسم الثالث تحت عنوان مسؤولية الناقل الجوي إزاء المسافرين والشحن والأمتعة من المادة 145 إلى المادة 156 .

فحسب القانون رقم 06/98 يمكن للناقل التخلص من المسؤولية إذا أثبت هو وتابعوه أنهم اتخذوا جميع التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو استحالة ذلك (01/148) أو أن الضرر يرجع إلى عيب ذاتي بالبضاعة (149) بينما لم يعد الخطأ الملاحي أو الخطأ في القيادة حالة من حالات الإعفاء⁴.

¹ القانون رقم 166/64 المؤرخ في 8 جوان 1964 ، المتعلق بالمصالح الجوية ، ج ر عدد 6 لسنة 1964.

² دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية لجامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2011 ، ص 119.

³ القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، المحدد للقواعد العامة بالطيران المدني، ج ر عدد 48 لسنة 1998 .

⁴ المادة 231 من القانون 06/98 " تلغى جميع الأحكام المخالفة لهذا القانون ولاسيما تلك الواردة في القانون 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية".

يبدو من خلال طبيعة المسؤولية وأساسها فالمشرع الجزائري يطبق معاهدة وارسو لسنة 1929 بموجب القانون 06/98 ولكن هناك معاهدات عدة جاءت بعد هذه المعاهدة وهي تساير التطورات الاقتصادية والتكنولوجية وظهور طائرات مصممة وفق برامج أمنية لتحمي الأفراد والبضائع، أضف إلى ذلك استحداث أنظمة جديدة لمراقبة الملاحة الجوية لحماية أكبر لمستعملي الطائرة ، وهذا إلى جانب دور مصلحة الأرصاد الجوية للطيران في ضمان أمن وتنظيم الملاحة الجوية¹.

المطلب الثاني

حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تواجه اتفاقية وارسو لعام 1929 حالات رئيسية لمسؤولية الناقل الجوي و هي حالات الأضرار البدنية التي تصيب المسافرين(الفرع الأول) و حالة التأخير في تنفيذ عقد النقل الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار البدنية

تنص المادة 17 من اتفاقية وارسو على أنه " يسأل الناقل عن الضرر الذي يقع في حالة الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني آخر يلحق المسافرين إذا وقع الحادث الذي نجم عنه ضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية الصعود أو النزول."

هذا النص يرتب على عاتق الناقل الجوي التزاما بضمان السلامة² ، وهو التزام ببذل عناية والمشرع الجزائري لم يشر إلى هذا الالتزام ولكن يمكن استخلاصه من المادة 145 من القانون 06/98 التي تنص " الناقل الجوي يعتبر مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول".

بالنظر كذلك للمادة 01/148 من اتفاقية وارسو المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955 تقر بأن الناقل ملزم ببذل عناية فقط بتقديم الدليل على أنه هو ومنذوبوه قاموا بالإجراءات

¹ المادة 102 من قانون الطيران المدني 06/98 وكذلك المادة 37 التي تخضع جميع الطائرات للرقابة التقنية للدولة.

² رفعت الفخري، الوجيز في القانون الجوي، جامعة عين شمس، القاهرة، ص 135.

الضرورية لتفادي الخسارة أو استحالة اتخاذهم ذلك فهي قرينة بسيطة قابلة لإثبات العكس من جانب الناقل¹.

لكن خطأ الناقل مفترضا فتثور مسؤوليته بمجرد حدوث الوفاة والإصابة²، إلا أن الناقل يستطيع دفع هذه المسؤولية عن طريق إثبات أنه وتابعوه قد اتخذوا كل الاحتياطات اللازمة لتوقي الضرر أو كان من المستحيل عليهم اتخاذه³.

أولا : شروط قيام المسؤولية عن الأضرار البدنية

يتضح في نص المادة 17 من اتفاقية وارسوا انه لا بد من توافر الشروط الثلاثة لإثارة مسؤولية الناقل الجوي أن يكون هناك حادث أن يقع الحادث على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو النزول أو أیصاب المسافر بالضرر.

1- وقوع الحادث

لم تحدد اتفاقية وارسوا ما المقصود بالحادث أو الواقعة الناتجة عن عملية النقل بمعنى أنها ترتبط باستغلال الطائرة وتنشأ عنه⁴، و وفقا لهذا التعريف يشمل الحادث انفجار الطائرة أو ارتطامها بالأرض أو بسفينة أو طائرة أخرى في الجو سواء كان ناشئا عن عطل بالطائرة أو خطأ في القيادة أما إذا كان الضرر ناشئا عن شجار بين اثنين من المسافرين فلا يمثل هذا الشجار حادثا يرتب المسؤولية على عاتق الناقل⁵.

¹ حسن كبيرة ، مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسوا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، 1959، ص 168.

² إن أغلب الكوارث الجوية التي تؤدي إلى وفاة جميع الركاب مثلا طائرة الكونكورد الفرنسية التي أودت بحياة 109 مسافر عند إقلاعها من مطار Roissy في 2000/07/25، أما الجزائر فقد شهدت بعض الكوارث أهمها سقوط طائرة عند إقلاعها من مطار تمنراست أودت بحياة 102 شخص في 2003/03/06.

³ محمد فريد العريبي، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، المرجع السابق، ص 105.

⁴ هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، دار الجامعية للنشر، القاهرة 2006، ص 383.

⁵ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 383.

لقد فسر الفقه الحادث تفسيراً ضيقاً فربطه بالاستغلال التام للطائرة وذهب بعضهم إلى حصر الحادث على الحالة التي تعطب الطائرة فتسقط فيصاب فيها الركاب والطاقم أو الغير بالضرر¹.

أما التعبير الموسع، فالحادث الجوي يشمل كل واقعة يترتب عليها شخص الراكب، بل أنه كل تأثير فجائي لعامل خارجي يترتب عنه ضرر قد يكون متصلاً بمشروع النقل أو خارجياً عنه².

فيما يخص قانون الطيران المدني الجزائري فلا نجد لاصطلاح الحادث إذ تنص المادة 145 منه على : " إن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها الشخص المنقول شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة." من خلال ذلك يمكن القول أن المشرع الجزائري أخذ بالتفسير الضيق للحادث لأنه تكلم عن السبب المفضي إلى الضرر الذي حسبه يجب أن يكون متعلق وحدث على متن الطائرة وهذا ما يفسر بأن المشرع اتبع التفسير الضيق وهو يتلاءم وأساس مسؤولية الناقل باعتبارها قائمة على أساس الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس³.

2- النطاق الزمني للالتزام بضمان السلامة :

تنص المادة 117 من اتفاقية وارسوا أن الناقل يكون مسؤولاً متى وقع الحادث على متن الطائرة أو في أثناء عمليات الصعود أو الهبوط والهدف من وراء ذلك هو حماية المسافرين من مخاطر الطيران⁴ ، وهذا يتفق ما ذهب إليه المشرع الجزائري في المادة 145 : "إن الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر والأضرار التي يصاب بها شخص منقول والتي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جروحاً أو ضرراً شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال عملية ركوب أو نزول"⁵، فالالتزام يستمر طول الرحلة الجوية

¹ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 123.

² طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 148.

³ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 123.

⁴ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي، المرجع السابق، ص 109.

⁵ تقابلها المادة 17 من اتفاقية وارسو والفقرة الأولى من المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 لم تغير من المدة الزمنية التي تمتد خلالها المسؤولية.

وبعد الهبوط وحتى اللحظة التي ينهي فيها الناقل توصيل المسافرين إلى مباني المطار الوصول ولا تخضع العمليات السابقة أو التالية لأحكام اتفاقية وارسوا مثل عمليات تسجيل أو سحب الأمتعة أو الإجراءات الجمركية ولكنها تخضع لأحكام القانون الوطني الواجب التطبيق.

3- الضرر :

تتكلم المادة 17 من اتفاقية وارسوا عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني وعلى ذلك فالضرر يجب أن يكون بدنيا والضرر البدني يمكن التوسع في مفهومه يشمل الوفاة أو الجرح أو الإصابات الجسدية والاضطرابات النفسية والعقلية وحالات الذعر الشديد التي قد تصيب المسافر ، وقد استقر الرأي على تحديد الضرر على ضوء أحكام التشريعات الوطنية¹.

لقد ثار جدلا فقها وقضائيا كبيرا حول مدى اعتبار الأضرار العصبية والنفسية والعقلية من هذا القبيل أي هل يمكن أن يعتبر الضرر البدني يشمل الأذى النفسي؟، وبنص المادة 145 من القانون 06/98 يمكن حصر الأضرار التي تصيب المسافر في :

• **الوفاة** : هو ضرر مادي يصيب الراكب² ، ويعني إزهاق روح المسافر كما قد ينجر عن الوفاة ضرر معنوي لأحد أقرباء الراكب الهالك.

• **الجرح** : ارتطام الجسم الصلب على جسم المسافر يؤدي إلى نزيف خارجي³ ، كما يشمل أضرار التشويه الذي يختلف من شخص لآخر والأضرار العضوية والوظيفية⁴.

¹ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 235.

² عبد الستار التليلي ، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر 1976 ، ص 81.

³ المرجع نفسه، ص 82.

⁴ محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي ، المرجع السابق، ص 11.

الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن التأخير

كسب الوقت في وقتنا الحاضر يعد من أهم العناصر في النقل الجوي و الذي تنفرد به الطائرة ويقع على عاتق الناقل الجوي التزام بالنقل في الميعاد المحدد، وتقوم مسؤولية إذا ما اخل بتنفيذ هذا الالتزام على نحو يلحق الضرر بالمسافر¹.

هذا الالتزام وفقا للقانون الجزائري يعد التزاما بتحقيق نتيجة، فبمجرد عدم حصول النتيجة و التي تتمثل في توصيل المسافر إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، تتعدد مسؤولية الناقل الجوي إلا إذا أقام الدليل على أن ذلك يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته في حدوثه، فنصت المادة 147 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني:

" الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن التأخر في النقل الجوي للأشخاص و الأمتعة و الشحن طبقا للقواعد المنصوص عليها في التشريع المعمول به " .

يكون الالتزام بتحقيق النتيجة في حالة الاتفاق سلفا على تنفيذ النقل في معياد محدد، ولكن إذا تخلف مثل هذا الاتفاق فينقلب الالتزام إلى التزام ببذل عناية أي التزام الناقل بالنقل في الميعاد المعقول، وهنا يتعين على المضرور إثبات أن عدم التنفيذ في الميعاد المعقول يرجع إلى خطأ الناقل.

كما نصت اتفاقية وارسو على مسؤولية الناقل الجوي عن الإضرار المترتبة على التأخير في نقل الركاب و الأمتعة ، ولقيام المسؤولية يشترط شروط هي:

1. تأخير عن الميعاد.

2. حدوث التأخير في فترة زمنية معينة

3. الضرر.

1. إن يكون هناك تأخير

تستلزم واقعة التأخير وجود ميعاد معين وأن هذا الميعاد قد تم تفويته أو تجاوزه وهذا الميعاد قد يحدد بعقد النقل أو يكون محددًا من قبل شركة الطيران في جدول مواعيد طائراتها. لكن جرت العادة لدى الناقلين الجويين بأن لا يلتزموا بمواعيد نقل محدد بدقة،

¹ وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق، ص 61.

وسبب ذلك أن عملية النقل الجوي مرتبطة بظروف كثيرة ومختلفة وقد لا يتمكن الناقل أو تابعوه من السيطرة عليها ، فهي تعتمد بشكل خاص علي الظروف الجوية وعللي الإمكانيات المادية للطائرة لجهة سعتها ومقدار حمولتها .

بناء على ذلك فإن شروط الأياتا (IATA - الاتحاد الدولي للنقل الجوي) أكدت في مادتها السادسة على أن مواعيد الرحيل والوصول المحددة من قبل الناقل الجوي في العقد أو بأي وثيقة أخرى لا تعد جزءا من عقد النقل الجوي، وإنما مجرد مؤشر تقريبي لمتوسط الوقت الذي يمكن أن تستغرقه عملية النقل. ولكن هذا لا يعني بأن الناقل الجوي حر في تنفيذ التزامه بإتمام النقل متى ما شاء، وإنما تفيد التزامه بإتمام النقل في الميعاد المعقول، أي أن مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير لا تتعدد إلا إذا حصلت تجاوزات غير عادية للميعاد المتفق عليه¹.

2- أن يحدث التأخير أثناء فترة النقل الجوي

الناقل الجوي يكون مسؤولا عن التأخير في إتمام النقل دون الرجوع إلى المرحلة التي سببت ذلك التأخير، لكن مسؤوليته لا تخضع لاتفاقية وارسو إلا إذا وقع التأخير أثناء فترة النقل الجوي².

3- حدوث ضرر من التأخير (ترتب الضرر)

على عكس ما تضمنته القوانين والاتفاقية الدولية (هامبورج) المتعلقة بالنقل البحري والتي ألزمت الناقل البحري بدفع تعويض عن التأخير حتى ولو لم ينتج عنه ضرر، الناقل الجوي لا يكون مسؤولا إلا إذا نشأ عن التأخير ضرر يصيب الراكب، ولكن الاتفاقية لم توضح ما هو المقصود بالضرر وما هي عناصره. والرأي على وجوب الرجوع في ذلك إلى القانون الوطني الذي تشير إليه قاعدة الإسناد في قانون القاضي³.

¹ هاني محمد صالح عبد الرحيم الحديثي و إسراء جاسم محمد العمران ، محاضرات في القانون البحري و الجوي ،

منشور على شبكة الانترنت على موقع <http://www.ao-academy.org>

² المرجع نفسه.

³ المرجع نفسه.

المطلب الثالث

تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

جعلت اتفاقية وارسوا مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض، وفي ذلك حماية لمصالح متلقي خدمة النقل إذ يعفون من إثبات خطأ الناقل وفي المقابل الاتفاقية أقرت مبدأ المسؤولية المحددة للناقل الجوي بوضع حدودا قصوى للتعويضات التي يلتزم بدفعها وهذا استثناءا على القواعد العامة في التشريعات¹، إذ الأصل التعويض يكون على قدر الضرر ويتضح من ذلك وجوب تحقيق التناسب بين التعويض وبين الضرر بحيث لا يجوز تعويض المتضرر بأكثر من الضرر الذي أصابه ولا ينقص من مقدار ما أصابه من ضرر²، أي التعويض يكون ما لحق الدائن من خسارة وما فاتته من كسب.

إلا أنه في بعض الحالات قد يخرج المشرع عن هذه القاعدة العامة ولأسباب يرى بها حماية لمصالح بعض الأشخاص ويأخذ بنظام المسؤولية المحدودة للتعويض، وهذه هي القاعدة المنصوص عليها في اتفاقية وارسوا 1929 والتي تهدف إلى التوفيق بين مصالح الناقلين الجويين وبين مصالح المتعاقدين معهم من مسافرين، ومع ذلك لا يجوز للناقل الجوي تحديد مسؤوليته بل يسأل مسؤولية مطلقة في بعض الحالات كالحطأ الجسيم و الغش³.

الفرع الأول : كيفية تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

أقرت المادة 78 من قانون 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية بنصها على كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل الجوي، أو وضع حد أدنى الحدود المنصوص عليها في هذا القانون، يكون باطلا وعديم الأثر⁴.

¹ طبقا للمادة 131 والمادة 182 من القانون المدني تقابلها المادة 266 من القانون المدني الأردني وتقابلها المادة 221 القانون المدني المصري.

² تنص المادة 185 من القانون المدني " إذا جاوز الضرر قيمة التعويض فلا يجوز زيادة التعويض إلا التعويض الذي يكون في العقد".

³ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 153.

⁴ تقابلها المادة 23 من اتفاقية وارسوا 1929 وهي قاعدة تخرج عن القاعدة العامة التي تجيز للمدين إعفاءه من المسؤولية (م 178 من القانون المدني الجزائري).

في المقابل أقر التشريع الدولي ومنه المشرع الجزائري بنظام المسؤولية المحدودة للناقل الجوي إزاء متلقي خدمة النقل فالمسؤولية المحدودة في التشريع الجزائري هي مطابقة لاتفاقية وارسوا 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي 1955.

وحتى نفهم المسؤولية المحدودة للناقل الجوي سنبين مفهوم تحديد المسؤولية (أولا) ثم نتكلم عن الحد الأقصى للتعويض (ثانيا).

أولا : مفهوم تحديد المسؤولية

الأصل في التعويض يكون على قدر الضرر¹ ، وفي نظام المسؤولية العقدية لا يشمل التعويض إلا الأضرار المباشرة والمتوقعة ما لم يكن الضرر ناشئا عن غش المدين أو خطئه الجسيم غير أن لهذا الأصل استثناء، فما هي مبررات هذا الاستثناء ؟

ثانيا : مبررات تحديد مسؤولية الناقل الجوي

وجد هذا المبدأ قبل اتفاقية وارسوا 1929 في تشريعات أخرى ، إلا أن مبدأ تحديد المسؤولية يمكن تبريره باعتبارات اقتصادية أو تجارية، فالملاحه الجوية تتعرض بشكل دائم لمخاطر جسيمة تؤدي في كثير من الأحيان إلى هلاك الأرواح والأموال المتواجدة على متن الطائرة ، وقد يؤدي إلزام الناقل الجوي بدفع كل التعويضات لإفلاس الناقل وتعطل مشروع النقل الجوي وكذلك افتقاده للطائرة التي تمثل ثروة اقتصادية للدولة خاصة الطائرات التي تحمل عدد كبير من المسافرين لو تم إلزام شركات الطيران لكان التعويض على كل المسافرين، وهو ما يؤدي إلى افتقار الذمة المالية للناقل.

لذلك و بغية استمرار المرفق الحيوي للنقل الجوي وتشجيعا للاستثمار فيه وتحقيق الاستمرارية وديمومة كل وضع حدود قصوى للتعويضات التي يلتزم بها الناقل تجاه المضرورين ، كما يستطيع الناقل الجوي تجاوز مخاطر الملاحة الجوية عن طريق التأمين ضد هذه المخاطر².

¹ على على سليمان، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، ط3، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر 1998 ، ص 180.

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص317.

كما أن تحديد المسؤولية هو مبدأ عام يهدف إلى حماية مرفق النقل الجوي بصفة عامة و الناقل بصفة خاصة و هو ما يمثل فائدة للناقل تتمثل في حد محدد و مؤكد من التعويض الذي هو أحسن من تعويض كامل غير مؤكد¹.

ثالثا : مقدار الحد الأقصى للتعويض

نتطرق فيما إلى الحد الأقصى للتعويض في الاتفاقيات الدولية (أ) ثم نبين موقف المشرع الجزائري من الحد الأقصى للتعويض (ب).

أ. مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الدولي

إن الحد الأقصى للتعويض في نقل الأشخاص في تصاعد بصفة مستمرة ويرجع هذا التصاعد لسببين وهما تضاؤل مخاطر الطيران بسبب تقدم التكنولوجيا و تضاؤل القيمة الحقيقية بمبالغ التعويض نتيجة لانخفاض قيمة النقود بارتفاع الأسعار².

لذلك تطور الحد الأقصى للتعويض بدءا من اتفاقية وارسوا لعام 1929 إلى غاية اتفاقية مونتريال لعام 1999.

1. الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسوا 1929 وبروتوكول لاهاي 1955

حددت اتفاقية وارسوا لعام 1929 في المادة 22 الحد الأقصى للتعويض، فإذا تعلق الأمر بنقل الركاب تكون مسؤولية الناقل اتجاه كل راكب محدودة ب 12 ألف فرنك أما فيما يتعلق بنقل الأمتعة المسجلة والبضائع فحددت الفقرة الثانية من المادة المذكورة التعويض يكون ب 250 فرنك عن كل كيلو غرام، أما الأشياء التي يحتفظ بها الراكب كالحقائب فقررت الاتفاقية تحديد المسؤولية ب 5000 فرنك فرنسي لكل راكب³.

كما أن اتفاقية وارسوا لم تضع حدودا قصوى عن أضرار التأخير مما يؤدي إلى تطبيق الاتفاقية سواء عن أضرار التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة المسجلة، ونظرا لتطور المرفق الجوي وارتفاع الأسعار، الأمر الذي أدى إلى تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول الموقع في

¹ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 354 .

² المرجع نفسه ، ص 355.

³ محمد فريد العريبي، القانون الجوي- النقل الجوي ، المرجع السابق، ص 126.

لاهاي 1955/09/28 فقرر التعديل مضاعفة الحد الأقصى في مجال نقل الركاب إلى 250 فرنك¹ ، إلا أن الولايات المتحدة رفضت التصديق على البروتوكول بالرغم من مضاعفة المبلغ في نقل الركاب ، مما أدى إلى وضع اتفاقيات مع هيئة الطيران الأمريكي فأصبح الحد الأقصى للتعويض هو 75 ألف دولار بما في ذلك مصاريف التقاضي².

2. الحد الأقصى للتعويض في بروتوكول جواتيمالا لعام 1971 وبروتوكول مونتريال لعام 1975

إن الحدود القصوى التي وضعها هذا البروتوكول ، فيما يتعلق بمسؤولية الركاب جعل الحد الأقصى للتعويض بمبلغ مليون ونصف مليون فرنك (1500000)، كما أستخدم الحد الأقصى للتعويض عن التأخير في نقل الركاب فجعله 2500 فرنك لكل مسافر³.

أما التعويض عن الأمتعة سواء الخفية منها أو المسجلة فحدد مبلغ 15000 فرنك⁴.

3. الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية موريال 1999

ظهرت اتفاقية مونتريال وأصبحت تنظر إلى الأساس الذي تقام عليه هذه المسؤولية ، فأصبح هناك مستويين في التعويض المستوى الأول التي تقام المسؤولية على أساس المسؤولية الموضوعية إذا كانت قيمة الأفراد أقل من 100000 حق سحب خاص والمستوى الثاني إذا كانت قيمة الأضرار تزيد عن 100000 حق سحب خاص فإن مسؤولية الناقل هي مسؤولية مفترضة تقبل النفي بإثبات أن الضرر لم ينشأ عن إهمال من جانبه أو تابعيه.

أما عن التأخير في نقل البضاعة والأمتعة المسجلة وغير المسجلة وعن أضرار التأخير بقيت نفسها كما كانت في بروتوكول موريال لعام 1975 ووحدة القياس حقوق السحب الخاص في تحديد التعويض⁵.

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع نفسه، ص 126.

² دمانة محمد، المرجع السابق، ص 156.

³ أكرم ياملكي، القانون الجوي ، دراسة مقارنة، ط1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1998، ص148.

⁴ عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة 1996 ،

ص ص 213-214.

⁵ حق السحب الخاص = 15.06 فرنك بوان كاريه = 1.364 دولار = 7.964 فرنك فرنسي.

ب. مقدار الحد الأقصى للتعويض في التشريع الجزائري

في الجزائر لا زالت اتفاقية وارسوا هي السارية المفعول فهي جزء من القانون الوطني وسنحاول أن نبين فيما يلي الحدود القصوى للتعويضات عن كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي وفقا لقانون الطيران المدني 06/98 و قانون المصالح الجوية 166/64.

تنص المادة 150 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على الحد الأقصى للتعويض تحدد قيمتها بمائتي وخمسين ألف (250.000) وحدة حسابية كحد أقصى عن كل مسافر، والوحدة الحسابية في مفهوم هذا النص هي وحدة حسابية متشكلة من خمسة وستين (65) ميلغرام ونصف على أساس تسعمائة من الألف من الذهب الخالص ويمكن تحويل وحدات الحساب المذكورة إلى العملة الوطنية بأرقام صحيحة ويتم التحويل في حالة دعوى قضائية حسب قيمة الذهب للعملة المذكورة من تاريخ النطق بالحكم أي أنه إذا لحق الضرر بأكثر من مسافر أثناء الرحلة الواحدة التزم الناقل الجوي بدفع تعويض يكون في حدود 250 ألف وحدة حسابية عن كل مسافر¹ ، ويشمل الحد الأقصى في نقل الأشخاص كافة الأضرار التي تضمنتها المادة 145 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 المتعلقة بمسؤولية الناقل الجوي في نقل المسافرين وهي الأضرار الناجمة عن الوفاة أو إصابته بجروح أو أي ضرر جسدي أو عضوي أو وظيفي كما يشمل الحد الأقصى للتعويض الأضرار الناجمة عن التأخير والتي نصت عليها المادة 147 من قانون الطيران المدني.

أما الأضرار التي تصيب الأمتعة المحمولة مع المسافرين على متن الطائرة فإن قانون الطيران المدني رقم 06/98 لم يشر إليها إطلاقا وبالرجوع إلى قانون المصالح الجوية رقم 166/64 نجد أن المشرع قد وضع حدا أقصى للتعويض عن الأضرار التي تلحق بهذه الأمتعة وهو 5000 وحدة حسابية عن كل مسافر²، أما الأضرار اللاحقة بالأمتعة القابلة للضياع والتحطيم وكذا أضرار التأخير في نقلها فقد نصت عليه المادة 72 من القانون رقم 166/64.

¹ المادة 01/180 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية تنص على أن مسؤولية الناقل الجوي لا يمكن أن تمارس في أية صورة كانت إلا ضمن الشروط والحدود المنصوص عليها في هذا القانون دون الإخلال بتحديد الأشخاص الذين لهم حق التقاضي ولا بحقوقهم الخاصة.

² طبقا لنص المادة 02/77 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية.

رابعاً : الاستثناءات الواردة على المسؤولية المحدودة

من الناحية القانونية تحديد المسؤولية لا يتمتع بها سوى الناقل الجوي حسن النية وبالتالي حددت بعض الحالات لا يكون فيها الناقل الجوي حسن النية وبالتالي تكون مسؤوليته عن الأضرار كاملة ولا يجوز له التمسك بتحديد المسؤولية¹.

1 - عدم إصدار وثائق النقل أو عدم اشتغالها على البيانات اللازمة

رتبت اتفاقية وارسوا سنة 1929 على عدم إصدار الناقل وثائق النقل أو عدم النفي فيها في حالة إصدارها على البيانات الإلزامية جزاء يحرمه من التمسك بأحكام الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحد منها والغاية من ذلك هو تبصير المسافر إلى أن الناقل هو ناقل دولي ومن ناحية أخرى إعلام المسافر بأن الرحلة الجوية تخضع لنظام المسؤولية المحدودة التي تقرها الاتفاقية².

2 - ارتكاب غش أو خطأ معادل للغش

النظام المعمول به في كل العقود يجب تنفيذه طبقاً لما اشتمل عليه وبحسن النية وإذا أراد الناقل تطبيق ذلك العقد فيجب عليه أن يبتعد عن كل تحايل تدليسي أو أكاذيب أو خطأ أو غش ومادام أن اتفاقية وارسوا تطرقت لكل هذه العناصر فنتطرق إلى فكرة الغش والخطأ المعادل للغش في اتفاقية وارسوا 1929 باعتبارها جزء من القانون الوطني، و كذلك في قانون الطيران المدني الجزائري³.

أ. الغش والخطأ المعادل للغش في اتفاقية وارسوا 1929

اختلف الفقه حول مفهوم الغش والخطأ المعادل له لأن الاتفاقية إحالة أي نزاع إلى قاض الوطن للمحكمة المعروض عليها النزاع ، فمنهم من قال أن هذه الإحالة هي قاعدة إسناد تتضمن الإحالة أما الرأي الآخر فقال أن هذه القاعدة موضوعية تتطلب مباشرة أن مسؤولية الناقل هي مسؤولية غير محدودة وتم هذا الاختلاف بالنظر إلى اختلاف الدول حول ضبط مصالح الغش والخطأ المساوي له⁴.

¹ دمانة محمد ، المرجع السابق، ص 162.

² المرجع نفسه، ص 163.

³ المرجع نفسه ، ص 166.

⁴ المرجع نفسه، ص 166.

ب. الغش والخطأ المعادل له في قانون الطيران المدني رقم 06/98

تنص المادة 151 من قانون الطيران المدني الجزائري: "لا تسري حدود المسؤولية المنصوص عليها في هذا القانون إذا أثبت أن الخسارة ناتجة عن غش أو خطأ يقدر أنه معادل للغش الذي ارتكبه الناقل أو مندوبوه خلال ممارسة وظيفتهم" . و هي مطابقة للمادة 25 من اتفاقية وارسو 1929 .

فالمشرع الجزائري لم يعرف الغش والخطأ المساوي له في القواعد الخاصة بالنقل الجوي ولا في القواعد العامة ، أما الغش نقول أن المشرع الجزائري في القواعد العامة لم يتناوله كمصطلح موحد، بل نجد أنه دائما يستعمل أداة العطف (و) مثل " الغش والخطأ الجسيم " ، فالمشرع الجزائري دائما يربط بين الغش والخطأ الجسيم ، لكنه لم يعطي تعريفا للخطأ الجسيم لأن الخطأ الجسيم هو درجة من درجات الخطأ والخطأ الجسيم عرفه الفقه على أنه هو " الخطأ الجسيم هو أكثر خطورة من الخطأ البسيط"¹.

حتى يكون الناقل الجوي مسؤول على قدر الضرر، لا بد من توافر شرطي الغش والخطأ الجسيم في جانب الناقل أو تابعيه ولا يشترط أن تكون علاقة التبعية قانونية ممكن أن تكون اقتصادية².

الفرع الثاني : انتفاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

بداية يلاحظ أن أحكام اتفاقية وارسو لسنة 1929 قد حاولت تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل (المسافر)، ومصالح الناقل، فالاتفاقية جعلت مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المسافر لا يقع على عاتقه إثبات خطأ الناقل الجوي، إذ تقوم مسؤولية هذا الأخير بمجرد إصابة المسافر بضرر ولكن لإقامة التوازن ما بين الناقل الجوي والمتعاقد معه وتشجيعا للملاحة الجوية أقرت الاتفاقية في أحكامها مبدأ المسؤولية المحددة للناقل الجوي إذ وضعت حدا أقصى للتعويض لا يلتزم الناقل الجوي في مواجهة المتضرر بأكثر منه³.

¹ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 167.

² المرجع نفسه، ص 168.

³ حسن كيرة، المرجع السابق، ص 30.

مع هذا أجازت الاتفاقية للناقل الجوي دحض قرينة الخطأ المفترض بمعنى أن الناقل الجوي يستطيع التخلص من المسؤولية أو التحقق منه إذا أثبت اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو كان من المستحيل عليه اتخاذ هذه التدابير ويرتبط التعويض عن المسؤولية بالأساس الذي تقوم عليه فإذا كان الأساس موضوعياً فإن الناقل لا يستطيع دفع المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر يعود لخطأ المتضرر نفسه، أما إذا كان أساس المسؤولية شخصياً فللناقل أن يدفع المسؤولية بإثبات أنه لم يخطئ أي أنه خطأ مفترض كما هو الحال في اتفاقية وارسوا 1929 وهو التزام ببذل عناية أو تحقيق وسيلة¹.

أولاً : إثبات انتفاء خطأ الناقل الجوي

تقوم مسؤولية الناقل الجوي في كل من اتفاقية وارسوا سنة 1929 وبروتوكول لاهاي 1955 على أساس الخطأ المفترض بمعنى أن المتضرر غير ملزم بإثبات خطأ الناقل الجوي بل يكفي منه إثبات ما لحقه من ضرر والعلاقة السببية ما بين الضرر والحادث الذي نجم عنه الضرر، وهذا بقصد حماية مستعمل الطائرة من مسافرين ومراسلين فجعلت اتفاقية وارسوا توازناً بين مصالح الناقلين الجويين ومستعملي الطائرة ولما له من نتائج بالغة الأهمية التزموا بوسيلة أو بذل عناية وهو ما يسهل للناقل الجوي دفع المسؤولية².

فالالتزام ببذل عناية يجعل أمر تتصل الناقل الجوي من المسؤولية أكثر بكثير من الالتزام بتحقيق النتيجة وهذا يتضح من أحكام اتفاقية وارسوا إذ أن الناقل يستطيع التخلص من المسؤولية إذا بذل التزامه عناية الرجل الحريص إذ نصت المادة 20 في فقرتها الأولى على: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر وأنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها".

كذلك تنص الفقرة الثانية من ذات المادة على: "لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع والأمتعة إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو في قيادة الطائرة أو في الملاحة وأنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير اللازمة في جميع الوجوه الأخرى لتفادي

¹ حسن كبيرة، المرجع السابق، ص 31.

² المرجع نفسه، ص 32.

وقوع الضرر"¹ ، وآخر الوسائل التي يستطيع الناقل الجوي نفي مسؤوليته قضت المادة 21 بأنه : " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخففها."

من هذه النصوص يتضح أن الناقل عليه إقامة الدليل على اتخاذ التدابير الضرورية أو استحالة اتخاذها إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض وبالتالي التخلص من مسؤوليته بإحدى الوسائل التي نبحثها تباعاً:

أ- اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر

نناقش معنى التدابير الضرورية ثم نبين أهم النضريات التي فسرت التدابير الضرورية:

أ.1- معنى التدابير الضرورية

نشير أولاً إلى أن المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسوا تم وضعه في مدريد عام 1928 كان يتضمن عبارة التدابير المعقولة، إذ نصت المادة 01/22 منه على : " لا يسأل الناقل إذا أثبت أنه هو وتابعوه قد اتخذوا كل التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو كان يستحيل عليهم اتخاذها "، إلا أنه بناء على اقتراح الوفد الروسي عدل اصطلاح التدابير المعقولة إلى اصطلاح التدابير الضرورية² ، ولكن هذا التعديل لم يكن يهدف منه تغيير روح المادة بل كلن مجرد تعديل لفظي³ .

كما أثار تحديد التدابير الضرورية التي يجب أن يتخذها الناقل ومندوبيه جدلاً حول المقصود بهذه التدابير الضرورية فهل يكفي للناقل إثبات هذه التدابير الضرورية أو بذل العناية اللازمة أو يجب عليه تحديد قدر هذه العناية؟ وهل يشترط عليهم تقديم الدليل على انتفاء الخطأ؟ أو هل يكفي تقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ؟

¹ ألغيت هذه الفقرة بموجب بروتوكول لاهاي (المادة العاشرة منه).

² هاني دويدار، المرجع السابق، ص 405.

³ المرجع نفسه، ص 405.

أ.2- النظريات المفسرة لمفهوم التدابير الضرورية

تبنى الفقهاء ثلاثة نظريات في تفسير عبارة " التدابير الضرورية "، الأولى ووقفت عند المعنى الحرفي في عبارة التدابير الضرورية أي تقديم الدليل على أن الضرر يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادة الناقل فيها والثانية أخذت بالتفسير المضيف لتقديم الدليل السلبي على انتفاء الخطأ أما النظرية الأخرى تبنت التفسير الموسع بمعنى أن الناقل لا يكلف بإثبات سبب وقوع الضرر على عكس النظرية السابقة¹.

النظرية الأولى : نظرية التفسير الحرفي

اتجه بعضهم إلى ضرورة تغيير عبارة" التدابير الضرورية "تغييراً حرفياً²، فيجب على الناقل اتخاذ كافة التدابير الضرورية التي من شأنها اتخاذها أن تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث الضرر³.

غير أن غالبية الفقه والقضاء اتجه إلى أن المقصود بالتدابير هو التدابير المعقولة التي يتخذها الناقل العادي في الظروف المعتادة ويذهب إلى أن التعديل الذي طرأ أثناء مؤتمر وارسوا هو مجرد تعديل في الصياغة لا يمس مضمون الحكم الذي تضمنته مشروع الاتفاقية⁴، وفي النهاية أجمع الفقه على استبعاد التغيير الحرفي لعبارة التدابير الضرورية لأنه يؤدي إلى نقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية للناقل الجوي ليدفع بها المسؤولية ولأنها ترجح مصلحة مستعملي الطائرة على مصلحة الناقل الجوي وذلك بعدم تمكينه من دحض قرينة خطئه المفترض دون إثبات أن الضرر يعود لسبب أجنبي⁵.

النظرية الثانية: التفسير الموسع للتدابير الضرورية

تعتبر هذه النظرية الأقرب إلى مضمون المادة 20 من الاتفاقية إذا أراد الناقل التحلل من المسؤولية فيكفي اتخاذ التدابير المعقولة الكافية التي يتخذها في مهنته الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر، فهذا التغيير وضع على عاتق الناقل التزاماً ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق

¹ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 130.

² محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي، المرجع السابق، ص 210

³ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 405.

⁴ محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي، المرجع السابق، ص 133.

⁵ المرجع نفسه، ص 214.

نتيجة، فيكون على القاضي أن يعفي الناقل من المسؤولية إذا ما نجح النقل في إثبات أنه هو وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر وهي التدابير التي تنطبق على الناقل الحريص، وبالتالي يجب على الناقل البحث عن انتفاء الخطأ ويترتب على ذلك إعفاء الناقل في حالة الحادث المجهول إذا أثبت أنه اتخذ جميع التدابير الضرورية لذلك¹.

تتمثل التدابير المعقولة أن يضع الناقل الجوي طائرة في حالة صالحة للملاحة قبل بدء الرحلة وطاقم له المؤهلات والشهادات المتطلبة لذلك وحالة الجو وغير ذلك من الأمور التي تراها محكمة الموضوع ضرورية، لكي لا يسأل عنها الناقل فهذه الالتزامات تقع على عاتق الناقل من شأنها القيام بالرحلة الجوية وتخفف التوازن بين مصالح الناقل ومستعملي الطائرة ويمكن تفسير نظرية التدابير الضرورية إلى أن النقل الجوي حديث العهد².

إن تقدير تلك التدابير من شأن قاضي الموضوع ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ³، فيتعين على الناقل الجوي وتابعيه بذل العناية لتفادي وقوع الضرر بوجه عام ويكفي إثبات هذه العناية للتحلل من كل مسؤولية.

النظرية الثالثة : التفسير الضيق للتدابير الضرورية

في ظل هذه النظرية لا يتوجب على الناقل إقامة الدليل الإيجابي على تخلف الخطأ وكذلك تتطلب الدليل العكسي على انتفاءه ويتمثل في ضرورة قيام الناقل بإثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث الذي تولد عنه ضرر وإقامة الدليل على أن السبب لا يرجع إلى خطأه، واتجه إلى هذا الرأي الفقه الألماني وبعض الفقهاء، ويجب على الناقل إذا أراد التحلل من المسؤولية أن يثبت سبب الحادث الذي نشأ عنه ضرر وإثبات كذلك أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ الناقل وذلك بإقامة الدليل على أنه هو وتابعوه قد أقاموا الدليل واتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي وقوع الضرر و هو ما يمكن الناقل من تبرئة نتمته⁴.

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي- النقل الجوي، المرجع السابق، ص 123.

² رضوان أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، ص 155.

³ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 132.

⁴ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 406.

ب. أثر التدابير الضرورية على إعفاء الناقل الجوي

إذا أثبت الناقل الجوي أنه وتابعوه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أمكنه دفع المسؤولية التي يدعيها المضرور إلا أن الناقل قد يعجز عن إثبات ذلك ومع ذلك يتفادى الناقل المسؤولية إذا أثبت أن التدابير لم يتخذها أو عجز عن إثبات اتخاذها له ليس من شأنه التأثير على تفادي وقوع الضرر فسواء الناقل اتخذها أو لم يتخذها كان الضرر متحققا وعليه فالناقل عليه إثبات سبب الضرر للتحلل من المسؤولية متى عجز عن إثبات اتخاذ التدابير الضرورية.

من ذلك يصبح الناقل مسؤول كما لو أن الضرر كان مجهولا فيجب على الناقل أن يوضح ملابسات الحادث وظروفه لأن الشك ليس في صالح الناقل بل في صالح المضرور في نظر هذه النظرية فهل يتحمل عبء الإثبات، ففي هذا الشأن قضت محكمة فرانكفورت الألمانية بتحميل الناقل الجوي نتائج عدم توضيح ظروف الحادث الذي أدى إلى وفاة جميع الركاب وبالتالي اعتبرته مسؤولا عن عدم اتخاذ التدابير الضرورية¹، كما قضت محكمة استئناف باريس بمسؤولية شركة الطيران اللبنانية بسبب عدم توضيح هذه الأخيرة الظروف الحقيقية التي أدت إلى سرقة سبائك من الذهب خلال الرحلة الجوية، كما قضت محكمة باريس على مسؤولية الناقل لأنه لم يتخذ الإجراءات الآتية والظرفية المتعلقة بالحادث، ويبدو أن المشرع الجزائري اتجه إلى هذا النحو وفي ذلك توفير الحماية الخاصة للناقل فيعتبر الناقل غير مسؤول إذا أثبت أنه اتخذ كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر فقط².

ثانيا : استحالة اتخاذ التدابير الضرورية

لا يكون الناقل الجوي مسؤولا عن الأضرار التي تلحق بمتلقي خدمة النقل متى كانت هناك استحالة في اتخاذ الناقل الجوي وتابعوه التدابير الضرورية لمنع وقوع الضرر وفي هذه الحالة يتعين على الناقل الجوي إثبات أن هذه التدابير تعتبر من قبيل القوة القاهرة، والقوة القاهرة نص عليها المشرع في المادة 127 من القانون المدني³، وهي أمر لا يمكن إسناده

¹ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص 145.

² عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 167.

³ نص المادة 127: "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا يد له فيه كحادث مفاجئ أو قوة القاهرة كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر".

إلى المدعي عليه أي لا يد له فيه كالحروب، الزلازل و البراكين¹ ، فلا يكون الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق متلقي خدمة النقل متى كانت هناك استحالة في اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر².

أ. القوة القاهرة

لم تنص اتفاقية وارسوا لسنة 1929 صراحة على إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية تجاه المتعاقد معه بناء على تحقق القوة القاهرة ولكن الإعفاء يتفاد ضمناً مما جاء في المادة 20 من الاتفاقية والتي تقضي بـ: " ...أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها أي كان مستحيلاً على الناقل وتابعيه اتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر " ، فالقوة القاهرة هي التي لم تتخذ لمواجهة التدابير الضرورية والتي يستطيع الناقل الجوي أن يدفع مسؤوليته تجاهها فمثلاً قد تكون راجعة إلى مخاطر الجو وفي ظل القضاء الفرنسي تعتبر من قبيل القوة القاهرة .

على العكس من ذلك فمخاطر الجو مهما كانت طبيعتها ليست من القوة القاهرة كالعواصف والصواعق أو الاضطرابات الجوية لأنها حوادث خارجية لأن هذه المخاطر لصيقة بالوسط الذي تحلق فيه الطائرة ، ولقد قضت محكمة وهران في حكم لها أن الصاعقة التي حطمت جهاز الاتصال تعتبر قوة القاهرة ولا يتحمل الناقل الجوي المسؤولية³.

أ.1- عناصر القوة القاهرة

لكي تعد القوة القاهرة سبباً يعفى الناقل من المسؤولية أجمع الفقه على ضرورة توافر عنصرين في الواقعة المدعى بها لكي تكون قوة القاهرة أو حادثاً فجائياً وهذان العنصران هما :

• العنصر الأول :عدم إمكان توقع الواقعة

يجب ألا يكون في استطاعة الناقل توقعها لأنه إذا أمكن توقعها يعد الناقل مقصراً ومعيار التدابير الضرورية معيار موضوعي يقاس على ما يفعله الناقل الحريص إذا وجد في نفس الظروف والمكان ونوعية النشاط، والعاصفة الجوية تعتبر من قبيل القوة القاهرة خاصة إذا قام

¹ دمانة محمد، المرجع السابق ، ص 134.

² عبد الستار التليلي، المرجع السابق، ص 111.

³ دمانة محمد، المرجع السابق ، ص 135.

الناقل الجوي باستطلاع الجو قبل المغادرة ، غير أنه لا تعتبر من قبيل القوة القاهرة الحوادث الفجائي المتوقعة في دائرة نشاط الناقل كانهيار محرك الطائرة أو عجلات الهبوط وتلف أجهزتها وهي على قرينة إهمال الناقل في الكشف الدوري وفي إصلاحها¹.

• العنصر الثاني :عدم إمكانية دفع الواقعة

يجب أن تكون مستحيلة التوقع وكذلك يجب أن تكون مستحيلة الدفع ومعيار استحالة الدفع موضوع يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجدوا في نفس الظروف كما أن معيار الاستحالة يعود لمحكمة الموضوع، يثبت الناقل أنه اتخذ كل التدابير الضرورية ويبين الأسباب التي أدت إلى عدم إمكانية تفادي الضرر، كما يمكنه أن يثبت إن الضرر كان سيقع حتما سواء اتخذ التدابير أو لم يتخذها².

أ.2- أثر القوة القاهرة في إعفاء مسؤولية الناقل الجوي

إذا أثبت الناقل هذا الفرض فإنه يعفى من المسؤولية كليا وذلك لانعدام رابطة السببية شريطة أن يثبت استحالة اتخاذه التدابير الضرورية لتوخي الضرر عملا بالمادة 1/20 من اتفاقية وارسوا ، أما الفرض الثاني هو أن تشترك القوة القاهرة مع خطأ الناقل فهنا لا يمكن للناقل أن يتحمل من المسؤولية لأنه لم يقم بالتدابير الضرورية لمنع الضرر وبالتالي يمنع من التمسك بالمادة 1/20 من اتفاقية وارسوا ، وبيدوا لنا من خلال ذلك أن اتفاقية وارسوا اكتفت بجعل التزام الناقل الجوي بسلامة الراكب وبعدم التأخير التزاما ببذل العناية، فبالرغم من إصابة الراكب بضرر أثناء فترة النقل الجوي بإمكان الناقل الجوي دفع مسؤوليته بإثباته اتخاذ كافة التدابير الضرورية وبذلك ينفي الخطأ من جانبه ولكن على الناقل إثبات أنه اتخذ الاحتياطات المعقولة لتوخي الضرر وهي التدابير التي يتخذها الناقل الحريص أو رب الأسرة إذا وجد في نفس ظروف الناقل المسؤول³.

هذا ما يتفق مع مضمون التزام الناقل الجوي تبدا أهمية اتخاذ هذه التدابير خاصة في حوادث القرصنة الجوية حيث لم يعد كافيا من الناقل تجهيز طائرة صالحة للملاحة الجوية مجهزة بكافة أجهزة الاتصال وإنما يتوجب عليه اتخاذ عدد من الإجراءات لحماية عملية النقل

¹ رضوان أبو زيد، القانون الجوي - قانون الطيران المدني ، المرجع السابق ، ص 344.

² هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 408.

³ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 137.

الجوي من خطر الإرهاب، وهذه الإجراءات إما أن تتخذ قبل عملية الطيران أو أثناءها وهي كافة الإجراءات الفنية والأمنية للتأكد من خلو الطائرة فمن أي متفجرات وغيرها التي قد تستخدم كوسيلة لخطف الطائرة أو تهديد أمنها بالإضافة لما تقوم به السلطات المحلية من إجراءات تفتيش فإنه يحق لشركات الطيران وحسب توصيات منظمة الطيران المدني الواردة في اتفاقية شيكاغو 1966 للقيام ببعض الإجراءات لحماية أمن الركاب مثل تزويد الطائرة بجهاز مغناطيسي للكشف عن الأسلحة¹.

ب. العيب الخفي أو الذاتي بالطائرة

يحدث أن تفلع الطائرة بأمان ثم يحدث فجأة انفجار في محركها بسبب عيب ذاتي بها ، ويكون هذا الحادث غير ممكن توقعه ولا دفعه ويؤدي إلى سقوط الطائرة ووفاة ركبها أو تلف الأمتعة المسجلة التي على متنها، فهل يمكن للناقل التحلل من المسؤولية في مثل هذه الحالة أو تلقى تبعة العيب الذاتي في طائرة على عاتقه ؟ بمعنى آخر هل الحادث الناجم عن العيب الخفي بالطائرة الغير ممكن التوقع أو الدفع يمكن أن يعفى الناقل الجوي من المسؤولية؟

نلاحظ أن المشروع التمهيدي لاتفاقية وارسو قد استبعد حالة العيب الذاتي في الطائرات في حالات إعفاء الناقل الجوي ، إلا أن عند الصياغة النهائية اقترح الوفد الفرنسي وأيده الوفد الايطالي في الاجتماع المنعقد في وارسو إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن العيب الذاتي تجنباً للمنازعات الكيدية ولكي لا يفسح المجال للمدعي بأن الضرر يعود إلى هذا العيب ويشترط في العيب الذاتي أن يكون غير ممكن التوقع ألا يمكن اكتشافه من قبل الناقل الحريص حدوث عيب في المحرك لانتهاء صلاحيته لا يمكن التحلل من المسؤولية لأن الواقعة أمر متوقع الحدوث².

انقسم الفقه في تحميل الناقل تبعية العيب الذاتي في الطائرة أو إعفاءه من المسؤولية متى أثبت عدم إمكان توقع هذا العيب وكذلك عدم إمكان تفادي نتائجه، ولكي يتحقق عنصر عدم إمكان التوقع فيجب أن يكون هذا العيب خفياً أي أن الناقل يجهل وجوده ولم يتمكن من كشفه ببذل العناية المعقولة، بينما يرى أنصار عنصر الخارجية أن العيب الذاتي في الطائرة يعتبر واقعة من داخل منشآت الناقل وليست أجنبية عن نشاطه مما يجعلها مفقودة لعنصر الخارجية

¹ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 137.

² المرجع نفسه، ص 138.

الذي لابد من توافره في كل واقعة يمكن اعتبارها قوة قاهرة ومن ثمة يسأل الناقل عن كافة الأضرار الناجمة عن هذا العيب، وله بالمقابل أن يرجع على المصنع بدعوى الرجوع لاسيما أثناء فترة ضمان العيب¹.

ج. خطأ المضرور

يمكن أن ينجم الضرر عن خطأ المضرور نفسه، كأن يتعجل الهبوط قبل وقوف الطائرة نهائياً، فيسقط ويتعرض للضرر ، أو يقترب من إحدى مراوح الطائرة فيصاب بأذى أو يغادر مقعده أثناء عمليات الإقلاع والهبوط رغم تحذيرات الناقل بالالتزام الأماكن، فيصاب بضرر، وقد نصت اتفاقية فارسوفيا في مادتها 21 على خطأ المضرور حيث تقول " إذا أثبت الناقل أن خطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب في الضرر أو ساعد على وقوعه فالمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها الخاص، أن تستبعد مسؤولية الناقل أو تخفف منها".

تضمنت المادة السالفة الذكر قاعدة إسناد تحيل بمقتضاها الاتفاقية على قانون المحكمة المعروض عليها النزاع ، وقد أضيف هذا العنصر في مؤتمر فارسوفيا باقتراح من المندوب البريطاني وإعفاء الناقل في المسؤولية يكون بقدر خطأ المضرور إحداث الضرر على أن التحديد يكون من اختصاص قانون المحكمة المطروح عليها النزاع لتقدير أثر خطأ المضرور في المسؤولية².

فيعتبر خطأ المضرور سبباً عاماً من أسباب الإعفاء ، ففي حالة إثبات الناقل الجوي أن الخسارة ترجع إلى المضرور أو مساهمة هذا الأخير فيها يمكن إعفاءه من المسؤولية أو التحقيق منها من طرف الجهة القضائية المختصة³.

د. فعل الغير

¹ رضوان أبو زيد، القانون الجوي، المرجع السابق ، ص 103.

² محبوبي محمد و روشام الطاكي، المرجع السابق.

³ المادة 149 من القانون 06/98 الموافقة للمادة 21 من اتفاقية وارسوا 1929: "إذا أثبت الناقل خطأ المصاب هو الذي سبب له الضرر أو ساعد على حدوثه فيمكن للمحكمة أن تستبعد المسؤولية".

قد يحصل أن الراكب يصاب بضرر من طرف شخص أجنبي من الناقل لا تربطه به أية علاقة تعاقدية أو تبعية أو إشراف لتنفيذ عملية النقل الجوي، مثلا كالموظفون الإداريون وسلطات المطار والجمارك والأمن، لكن هذالم يرد في نص الاتفاقية فعل الغير كوسيلة لدفع مسؤولية الناقل الجوي وكل ما فعلته هو النص على أن يثبت الناقل أنه وتابعيه قد اتخذوا كل الاحتياطات الضرورية لتفادي الضرر¹.

كذلك قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 لم يتعرض للغير وإنما حدا حدو اتفاقية فارسوفيا في النص على اتخاذ التدابير الضرورية أو كان يستحيل عليه وتابعيه اتخاذ تلك التدابير، وعليه يشترط في الغير ألا يكون من الأشخاص الذين يسأل عنهم الناقل أي من يستخدمهم في تنفيذ التزامه بحيث يجب أن يكون الغير أجنبيا تماما عن الناقل، ولا يرتبط بأية رابطة عقدية مع الناقل يكون فيها نائباً عنه أو مستخدماً لديه .

لذا فالناقل الجوي يستطيع أن يتحلل من مسؤوليته عن الضرر الحاصل من الغير، أن يثبت أن هذا الخطأ غير متوقع وليس في إمكانه دفعه وأنه هو السبب الوحيد للضرر الذي وقع.

الفرع الثالث : مدى صحة شرط إعفاء الناقل الجوي للأشخاص من المسؤولية في بعض التشريعات المقارنة

لقد ميزت بعض التشريعات المنظمة للنقل الجوي بين نوعين من النقل الداخلي ، والنقل الدولي وأخضعت كل منها لنظام مستقل منها الجزائر، حيث أبقت على القواعد العامة التي تطبق على النقل الداخلي بينما تركت أمر تنظيم النقل الجوي الدولي لاتفاقية وارسوا.

أولا : في التشريع الفرنسي

أجاز المشرع الفرنسي شرط اعفاء الناقل الجوي في حالتين هما : مخاطر الجو و الخطأ في قيادة الطائرة :

• مخاطر الجو

¹ محبوبي محمد و روشام الطاكي ، المرجع السابق.

لم يبين القانون الفرنسي المقصود بمخاطر الجو الأمر الذي جعل تعاريفها تتعد بتعدد الفقهاء ، ولأن الناقل يعفى منها طبقاً للقواعد العامة ، والقضاء الفرنسي يعتبر مخاطر الجو غير القوة القاهرة وهي خطأ الناقل أو خطأ تابعيه وبذلك نقول أن مخاطر الجو التي يمكن ردها إلى فكرة الحادث المفاجئ¹.

• الخطأ في قيادة الطائرة

يقصد بالخطأ الذي يرتكبه أي شخص يعمل داخل الطائرة في قيادتها ويترتب على ذلك أن الميكانيكي الذي يكشف عن المحرك قبل إقلاعها لا يدخل في ذلك والميكانيكي هو من التابعين البريين وأيضا الذي يعمل داخل الطائرة دون أن يشارك في قيادتها كأخطاء المضيفة أما إذا كان الناقل نفسه هو الذي يقود الطائرة فإن شرط الإعفاء يكون باطلا، كما أبطل المشرع الفرنسي إعفاء الناقل الجوي للأشخاص في حالة الخطأ الشخصي للناقل².

ثانيا : في التشريع المصري

يعتبر الناقل مسؤولاً عن المسافرين في الفترة التي تؤخذ فيها على متن الطائرة سواء في حالة الوصول أو القيام فإن الناقل لا يكون مسؤولاً عن سلامة المسافرين فيها بمقتضى عقد الناقل بموجب المسؤولية التقصيرية في الحالة التي يثبت فيها الخطأ وفي جانب الناقل³.

ثالثا : موقف المشرع الجزائري

يتبين في المادة 78 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالخدمات الجوية⁴ ، أن المشرع الجزائري أبطل كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤولية المترتبة عن نقل الركاب. فالمشرع الجزائري أكثر صرامة من الموقفين السابقين المصري والفرنسي، فاعتبر باطلا كل اتفاق يرمي إلى إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، و بطلان الاتفاق لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يضل خاضعا لأحكام القانون.

¹ دمانة محمد ، المرجع السابق، ص 148.

² المرجع نفسه، ص 149.

³ المرجع نفسه، ص 150.

⁴ المادة 78: " باستثناء الشروط المتعلقة بالخسائر التي يمكن أن تنتج عن طبيعة الأشياء المنقولة أو عن عيب خاص بها يعد كل شرط يرمي إلى إبراء ذمة الناقل من المسؤولية أو إلى إقامة حد أدنى من الحدود المضبوطة في هذا القانون ملغى ودون مفعول إلا أن إلغاء الشرط لا يقضي ببطلان عقد النقل الذي يضل خاضعا لأحكام هذا القانون." و تقابلها المادة 23 من اتفاقية وارسو لسنة 1929.

المبحث الثاني

الآثار المترتبة عن قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

حددت اتفاقية وارسو لعام 1929 والبروتوكولات والاتفاقيات المعدلة والمكملة لها عدة التزامات في جانب الناقل الجوي تجاه مستعملي الطائرة فإذا ما أخل الناقل بهذه الالتزامات ، فإن المضرور سيُدعى عليه أمام المحاكم المختصة للحكم عليه بالتعويض ، وكذلك أوجبت الاتفاقية على المضرور اتخاذ بعض الإجراءات تحت طائلة عدم قبول دعواه ، وأن لا يتراخى في إقامتها تحت طائلة سقوطها.

تتمثل الآثار المترتبة عن قيام دعوى مسؤولية الناقل الجوي في: دعوى المسؤولية (المطلب الأول) ، سقوط الدعوى (المطلب الثاني) و التأمين عن المسؤولية (المطلب الثالث).

المطلب الأول

دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

الدعوى هي الوسيلة القانونية المتاحة للطرف المضرور من اجل الحصول على التعويض الملائم، و يجب إقامة دعوى المسؤولية وفقا لاختيار المدعي، في إقليم إحدى الدول المنضمة إلى اتفاقية وارسو¹.

نبدأ بدعوى مسؤولية الناقل (الفرع الأول) ثم أطراف هذه الدعوى (الفرع الثاني).

الفرع الأول : شروط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

عندما يخفق الناقل في تنفيذ الالتزامات التي يلقيها عقد النقل على عاتقه و ينشأ هذا الإخفاق ضرراً لمستعمل الطائرة، فمن الطبيعي أن يلجأ هذا الأخير إلى القضاء و يرفع دعواه لاقتضاء التعويض و جبر ما لحقه من ضرر².

¹ أكرم ياملكي، المرجع السابق، ص 151.

² محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع السابق، ص 257.

لهذا اهتمت النظم القانونية المختلفة بتنظيم دعوى المسؤولية التي ترفع على الناقل فوضعت لها أحكاما تراعي مصلحة المضرور من ناحية، دون أن تهمل مصلحة الناقل من الناحية الأخرى¹.

و فيما يلي سنبين شروط قبول الدعوى (أولا) ثم بيان الجهة القضائية المختصة بالنظر في هذه الدعوى (ثانيا).

أولا: شروط قبول الدعوى

تخضع دعوى المسؤولية على غرار الدعاوى المدنية الأخرى إلى شروط قبول تتمثل في الصفة والمصلحة إلى جانب الأهلية حسب ما هو وارد في المادة 13 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية²: " لا يجوز لأي شخص التقاضي ما لم تكن له صفة و مصلحة قائمة أو محتملة يقرها القانون ، يثير القاضي تلقائيا انعدام الصفة في المدعي أو في المدعى عليه كما يثير تلقائيا انعدام الإذن إذا ما اشترطه القانون".

1- المصلحة : وهي الفائدة أو المنفعة المرجوة من رفع الدعوى سواء أكانت مادية أو أدبية والتي من أوصافها أن تكون قانونية وقائمة وحالة.

وتتمثل المصلحة في دعوى التعويض عن حوادث النقل بالطائرات في الحصول على التعويض لجبر الضرر الحاصل من جراء الحادث جسيما كان أو معنويا وذلك في حالة الوفاة، فإذا انعدمت المصلحة أو تخلف أحد أوصافها فإن مصير الدعوى يكون عدم القبول.

2- الصفة : وهي العلاقة التي تربط بين الشخص والحق الموضوعي المعتدى عليه، ولذلك فإن المسافر المتضرر في حادث طائرة يجب أن يقوم هو شخصيا برفع دعواه أو ذوي حقوقه من الورثة في حالة هلاكه في الحادث وليس أي شخص آخر، غير أنه يجوز أن ينوب عنه من يمثله قانونا وهذا ما يسمى في الفقه الإجرائي بالصفة الإجرائية، فإذا ما انعدمت الصفة في رافع دعوى التعويض فإن مصير دعواه هو عدم القبول، أما إذا انعدمت الصفة الإجرائية فيمن ينوبه فإن الجزاء المترتب هو بطلان إجراءات المطالبة القضائية.

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع السابق، ص 257.

² القانون رقم 09/08 المؤرخ في 25 فبراير 2008 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21 لسنة 2008.

3- الأهلية: يجب أن يكون رافع الدعوى أهلاً للنقاضي أي بالغاً سن الرشد المحددة قانوناً طبقاً لنص المادة 40 من القانون المدني ب 19 سنة كاملة، وأن لا يكون ناقصاً أهلية أو فاقدها كان يكون مجنوناً أو صبيهاً أو محجوراً وهنا يتعين من يمثله قانوناً كان يكون الولي أو الوصي أو القيم حسب الحالة.

ثانياً : المحكمة المختصة بالنظر في دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

نصت المادة (28) من اتفاقية وارسو على ما يلي: « يجب على المدعي رفع دعوى المسؤولية طبقاً لاختياره في إقليم أحد الأطراف السامية المتعاقدة ، إما أمام محكمة موطن الناقل أو المركز الرئيسي لنشاطه ، أو الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد، وإما أمام محكمة جهة الوصول، وينظم قانون محكمة النزاع إجراءات الدعوى ».

يستفاد من هذا النص أن الاتفاقية أوجبت أن تقام الدعوى في إقليم إحدى الدول المتعاقدة وذلك كي تضمن تقييد المحكمة المعروض عليه النزاع بنصوص وأحكام الاتفاقية، كما إن اختصاص المحاكم المذكورة يشمل جميع أنواع دعاوى المسؤولية التي يرفعها المتضررون أو ورثتهم سواء بالنسبة لحوادث الركاب المسافرين ، أو الأمتعة أو البضائع لجهة تلفها أو ضياعها أو هلاكها أو تأخيرها¹ .

ثم إن الاتفاقية قد توخّت من تعدد المحاكم المختصة حماية المتضررين وورثتهم والتوسعة عليهم من أجل مقاضاة الناقل الجوي والحصول على التعويضات المستحقة في المكان الذي يكون أكثر يسراً بالنسبة إليهم ، وعلى هذا الأساس أعطت الاتفاقية للمتضرر أن يختار رفع دعواه أمام إحدى المحاكم الأربعة التالية:

- محكمة موطن الناقل

- محكمة المركز الرئيسي لنشاطه

- للمحكمة التي يكون للناقل في دائرتها مؤسسة أو منشأة تولت عنه إبرام العقد.

- محكمة جهة الوصول.

كما جعلت اتفاقية وارسو (المادة 32) قواعد الاختصاص من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو تعديلها بالنسبة لمكان المحكمة أو نوعها.

¹ محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع السابق، ص258.

فالقضاء مستقر في أنه لا يجوز رفع دعوى المسؤولية المدنية للمطالبة بالتعويض أمام المحاكم الجزائية ولو كان الأمر يتعلق بخطأ ارتكبه الناقل أو أحد تابعيه ويرقى إلى حد الجريمة¹.

كما حرصت أيضا اتفاقية وارسو أن يكون هناك دائماً نوع من التوازن بين مصالح أطراف عقد النقل الجوي ومصلحة مستعملي الطائرة ، افترضت الاتفاقية خطأ الناقل ومسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالمذكورين، وقد أعفتهم بذلك من عبء إثبات هذا الخطأ ، ومن أجل تيسير سبل مقاضاة الناقل فقد منحتهم عدة خيارات بالنسبة للمحكمة التي سيقاضون الناقل أمامها ، وبالمقابل ، لم يغيب عن بال المشرع الدولي في وارسو الأخذ بعين الاعتبار مصالح الناقل الجوي².

الفرع الثاني : أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

طرفي دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص كغيرها من الدعاوي هما المدعي (أولاً) و المدعى عليه (ثانياً).

أولاً : المدعي:

يكون المدعي في هذا النوع من النقل هو المسافر ، أما إذا توفي المسافر فإن الحق في تحريك الدعوى على الناقل يصبح من حق ورثته ، وقد ثار خلاف كبير بشأن تحديد الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى في حالة وفاة المسافر ، لأن اتفاقية وارسو قد التزمت الصمت وتركت هذا الموضوع دون معالجة، واكتفت بالإحالة في شأن ذلك إلى القانون الوطني (مادة 2/24) من الاتفاقية³.

الرأي الراجح لدى الفقه أن الأشخاص الذين يحق لهم رفع الدعوى على الناقل عند وفاة المسافر ، يستقل بتحديدهم قانون الأحوال الشخصية لهذا المسافر ، وليس قانون القاضي الذي يُنظر النزاع أمامه ، ما لم تكن المحكمة التي تنظر بالنزاع هي محكمة قانون دولة

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 126.

² المرجع نفسه، ص 127.

³ محمد فريد العريني، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي، ص 261.

المسافر المتوفى ، غير أن تطبيق قانون الأحوال الشخصية المذكور مشروط بعدم مخالفته للنظام العام في قانون المحكمة التي يُعرض عليها النزاع¹.

أما في حال رفع الورثة الدعوى بسبب وفاة المسافر، فإنه لا يجوز أن ترفع هذه الدعوى إلا وفقاً للأوضاع والشروط والحدود المقررة في الاتفاقية (المادة 1/24) . ويقصد بذلك أن التعويض يخضع للحد الأقصى المقرر في الاتفاقية ، ولا يستطيع الورثة رغم أنهم من الغير، أن يرجعوا على الناقل بتعويض كامل بمقتضى دعوى مبنية على أساس المسؤولية التقصيرية ، وقد أكدت هذا الاتجاه المادة 29 من الاتفاقية الجديدة الموقعة في مونتريال عام 1999 بقولها: « في حال نقل الركاب والأمتعة والبضائع ، لا يجوز رفع أي دعوى للتعويض ، مهما كان سندها ، سواء كان بمقتضى هذه الاتفاقية أو بناء على عقد أو بسبب عمل غير مشروع أو لأي سبب آخر ، إلا وفقاً لشروط وحدود المسؤولية المقررة في هذه الاتفاقية ، دون المساس بمسألة تحديد الأشخاص الذين لهم حق المقاضاة وبحقوق كل منهم . ولا يمكن المطالبة في أي دعوى كهذه بأي تعويضات جزائية أو رادعة أو أي تعويضات تخرج عن نطاق التعويض عن الضرر».

ثانياً : المدعى عليه

يختلف المدعى عليه بحسب ما إذا كان النقل قد تمّ من قبل شخص طبيعي ثم توفي، أو من ناقلين متتابعين ، أو من ناقل متعاقد وآخر فعلي ، وتثور أيضاً مسؤولية تابعي الناقل:

• وفاة الناقل

الأصل أن ترفع الدعوى على الناقل نفسه ، لكن إذا توفي ، فإن الدعوى تُقام ، وفقاً لنص المادة 27 من الاتفاقية ، على من يخلفونه وفي الحدود المقررة².

• النقل المتتابع

الأصل ألا تُرفع دعوى المسؤولية ، من قبل المسافر أو خلفه ، إلا على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير الذي ترتب عنه الضرر ، وفي مرحلة النقل التي تولاها، ومع ذلك ، أجازت المادة 2/30 من الاتفاقية رفع الدعوى على الناقل الأول ، ولو كان الضرر قد تحقق

¹ محمد فريد العربي، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع السابق، ص 261.

² وضحة فلاح المطيري، المرجع السابق ص 80.

في مرحلة تولائها ناقل لا حق له ، إذا كان هذا الناقل قد تعهد صراحة بمسؤوليته عن الرحلة بأكملها¹.

• الرجوع على تابعي الناقل

لم تتناول اتفاقية وارسو بالتنظيم مسألة رجوع المضرور في عملية النقل على تابعي الناقل، ولهذا إذا ما أُقيمت الدعوى على هؤلاء التابعين فما كان بإمكانهم التمسك بمبدأ المسؤولية المحددة لأنهم ليسوا طرفاً في عقد النقل ولا يرتبطون بالتالي بالمضرورين بأي عقد من العقود ، وإنما تتم مقاضاتهم وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية².

لهذا فقد استحدثت بروتوكول لاهاي مادة جديدة اتخذت الرقم 25 (أ) من اتفاقية وارسو تضمن نصها ما يلي:

«إذا رُفعت الدعوى على تابع للناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الاتفاقية ، جاز لهذا التابع ، متى أثبت أنه كان يعمل في نطاق وظيفته ، أن يستفيد من حدود المسؤولية التي يستطيع الناقل التمسك بها طبقاً للمادة (22) .

ولا يجوز أن يزيد على الحدود المذكورة المبلغ الكلي للتعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه.

ولا تنطبق نصوص الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة إذا ثبت أن الضرر يرجع إلى فعل أو امتناع من جانب التابع قد تمّ إما بنية إحداث ضرر، وإما عن رعونة ووعي باحتمال نشوب ضرر » .

المطلب الثاني

سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و تقادمها

إذا لم يحرك المضرور الدعوى ضد الناقل المسؤول عن الضرر الذي لحقه كمتضرر أو في بضاعته خلال المدة المحددة في القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني أو الاتفاقية الدولية فالدعوى إما أن تتعرض للسقوط أو التقادم، هذا ما سنراه فيما يأتي، ونبدأ بسقوط دعوى الناقل الجوي للأشخاص (الفرع الأول) تقادمها (الفرع الثاني).

¹ عدلي أمير خالد، المرجع السابق، ص 117.

² المرجع نفسه، ص 118.

الفرع الأول : سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

نصت المادة 29 من اتفاقية وارسوا على المتضرر أن يرفع الدعوى خلال سنتين اعتباراً من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه أو من تاريخ إيقاف النقل وإلا سقط الحق في رفع الدعوى ويعين قانون المحكمة المعروض عليها النزاع طريقة احتساب المدة المذكورة.

ذهب البعض من الفقه أن مدة سنتين التي حددتها المادة 29 من الاتفاقية هي مدة تقادم ومن ثمة تكون قابلة للوقف والانقطاع ويبررون على أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل بحريا أو بريا يجب أن ترفع خلال فترة قصيرة وهذه الفترة تعتبر فترة تقادم¹.

بينما يذهب رأي آخر إلى أن المدة التي حددتها المادة 29 من الاتفاقية هي مدة سقوط أما الفقرة الثانية من المادة 29 تتكلم عن اختصاص المحكمة² ، فتسري أحكام السقوط على كل الدعاوي الناشئة عن النقل الجوي الخاضع لاتفاقية وارسوا مهما كانت طبيعتها سواء كان المرسل أو المدعي في الدعوى المسؤولية هو شركة التأمين التي دفعت التعويض لأسرة المتضرر³ ، أما اتفاقية موريال الجديدة لعام 1999 نصت صراحة في المادة 35 على اعتبار المدة هي مدة سقوط لا تقادم.

الفرع الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

لم يدخل المشرع الجزائري في التضارب بين الفقه والقضاء حول تحديد مدة سنتين (2)، هل هي مدة سقوط أو تقادم؟ حيث نص على أن المدة المذكورة هي مدة تقادم، فنصت المادة 56 من القانون رقم 06/98 المتعلق بالطيران المدني على ذلك : " تحدد تقادم الدعوى بمضي سنتين اثنتين فيما يتعلق بدعاوي من مسؤولية الخسائر المسببة للأشخاص المنقولين والأمتعة والشحن المنقول ولأعضاء طاقم الطائرة مع مراعاة أحكام المادة 153 أعلاه.

¹ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي ، المرجع السابق ، ص 443.

² محمد فريد العريني، القانون الجوي - النقل الجوي الداخلي و الدولي، المرجع السابق، ص 169.

³ رضوان أبو زيد ، القانون الجوي، المرجع السابق، ص 425.

تسري المهلة اعتباراً من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها إلى المكان المقصود".

فتسري القواعد المتعلقة بالوقف والانقطاع الواردة على التقادم وبالتالي يمكن تمديد الآجال التي يمكن أن ترفع فيها دعوى المسؤولية على الناقل الجوي كلما حصل انقطاع في مدة تقادم فيبدأ حساب مدة التقادم من جديد ومن تاريخ انقطاعه¹.

كما حدد المشرع الجزائري طريقة احتساب مدة السنتين فجعل المهلة تسري اعتباراً من يوم وصول الطائرة سواء وصلت في الميعاد أو متأخرة أو من اليوم الذي كان يتعين وصول الطائرة فيه إن لم تصل إطلاقاً إلى مطار الوصول، وتسري أحكام تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي الداخلي عن كل الدعاوي الناشئة عن عقد النقل الجوي لا بد من مراعاة المدعي الناقل أو الناقلين التابعين الذين نفذوا الناقل ويمكن للناقل إذا أراد أن يبعد من مسؤولية أن يتمسك بتقادم دعوي صحيحة خالية من الانقطاع والوقف وحتى يتمكن الناقل من التصدي إلى هذه الدعاوي وحماية مركزه المالي (التعويض).

المطلب الثالث

التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تسارعت التطورات بحيث أصبحت وسائل وطرق إيقاع الضرر متعددة ومخيفة فلم يكن أمام التشريعات إلا تطوير أساليبها في التعويض، وإيجاد أسس جديدة للمسؤولية تكون قادرة على مواجهة هذا التطور وإن تطور مخاطر الطائرات، تؤدي إلى جسامه الأضرار الحاصلة في حالة وقوع كارثة جوية، ومن جهة أخرى وجود وسائل وآليات خاصة بالتعويض تكفل عدالته وإن ظهور مفهوم التأمين كان في صالح الناقل الذي يجد نفسه أمام شخص معسر لا أموال لديه ولذلك ألزم المشرع الجزائري نظام التأمين الجوي ولا يختلف التأمين الجوي عن غيره من أنواع التأمينات الأخرى فهو يشمل التأمين على المركبة والتأمين على البضاعة

¹ المادة 319 من القانون المدني "إذا انقطع التقادم بدأ تقادم جديد يسري من وقت انتهاء الأثر المترتب على سبب الانقطاع..." وكذلك المادة 107 من قانون الخدمات الجوية رقم 166/64 "أسباب الوقف والانقطاع للتقادم المتعلقة بالالتزامات والعقود تطبق على دعاوي المسؤولية الواردة في هذا القانون..."

والتأمين عن المسؤولية المدنية¹ ، كما اتسع سوق التأمين الجوي وتشعبت نظمه ليشمل التأمين عن أضرار الإزعاج والضجيج واختراق الطائرة لحاجز الصوت².

عرفت المادة 2 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات³ ، عقد التأمين بأنه :
"عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي للمؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لمصلحته مبلغ من المال أو إيراد أو أي عوض مالي في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أي دفع مالي آخر"،

كما عرفه الفقيه الفرنسي هميار بأنه " عملية ينظم بموجبها في شكل تبادلي مجموع المؤمن لهم المعرضين لتحقق بعض الأخطار ليعو من إصابة منهم كارثة بفضل الأقساط مجتمعة " ، فشركات التأمين تبرم عقد إعادة التأمين بضمان الكوارث التي تخرج عن حساباتها وتوقعاتها لذلك فإن الأقساط المجتمعة عادة ما تكون كافية لتغطية الأضرار القليلة المحتمل وقوعها⁴.

عقود التأمين في الغالب هي عقود إذعان وهي عقود مطبوعة و نموذجية لا يقبل مناقشتها من الطرف الآخر وممكن أن يتجاوز الخطر قيمة الاشتراكات المتحصل عليها لدى شركات التأمين من قبل المؤمن، فمن الممكن خلال سنة أن يتعرض المؤمن لعدة أخطار وأحداث فهذه الأخطار لا تعطي الاشتراكات المطلوبة لكن تجد شركات التأمين نفسها على دفع هذه الأقساط والتعويضات للمشارك شرط ألا يتجاوز حدود التعويض والمتمثل في نظام المسؤولية المحدودة⁵.

وقد نص المشرع الجزائري على التأمين الجوي في المادة 161 وما يليها من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات.

¹ جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1999، ص 74-75.

² دمانة محمد، المرجع السابق، ص 171.

³ أمر رقم 07/95 مؤرخ في 23 شعبان 1415 الموافق لـ 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، ج ر عدد 13 لسنة 1995.

⁴ عبد الرزاق بلخروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، ج1، التأمينات البرية، الجزائر 2000 ، ص10.

⁵ أمجد حسان، مجلة القانون الخاص دراسات قانونية جامعة أبو بكر بلقايد، العدد 1 ، ديسمبر 2004 ، مقال بعنوان دور

المؤمن في تأمين المسؤولية الإجبارية ، ص 78.

سنناول بالدراسة، أهمية التأمين عن المسؤولية (الفرع الأول) ثم حدود هذا التأمين (الفرع الثاني).

الفرع الأول : أهمية التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

في أوت سنة 1962 أمام المؤتمر الدولي للقانون المقارن والذي انعقد في هامبورغ الألمانية تأكدت إجبارية التأمين ، من مسؤولية الناقل الجوي وكان نقاش حاد حول إجبارية التأمين وظهرت نقاشات حادة انقسمت في حقيقة التأمين بين مؤيد ومعارض¹.

من بين المعارضين لهذا التأمين الذين يعتمدون على حجج المضرور هو شخص أجنبي لا يوافق مقدما على مخاطر الطيران كما أن حرية الطيران التجاري مقيد بعدم الإضرار به أو بملكيته على السطح بينما يرتبط المسافر بالناقل وفق عقد النقل².

أيدت الجزائر إلزامية التأمين على الناقل الجوي فقد نصت المادة 96 من القانون رقم 166/64 المتعلق بالمصالح الجوية على أنه بالإضافة إلى إلزامية التأمين فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالغير على سطح الأرض يتوجب على مؤسسات الخدمات الجوية للنقل العمومي أن تؤمن على مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص المنقولين. فنصت المادة 171 من قانون الطيران المدني رقم 06/98 على : " ... يجب على كل مستقل طائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتب تأميناً يغطي مسؤولياته."

كذلك نجد أن الرقابة على هذا التأمين تخضع مباشرة لوزارة المالية الذي يتصرف بواسطة الهيكل المكلف بالتأمينات وفي حالة عدم الامتثال للالتزامية التأمين يعاقب الناقل الجوي بدفع غرامة مالية تتراوح بين 5000 إلى 10000 دج طبقا للمادة 199 من نفس القانون وتكون مشفوعة بتقديم شهادة التأمين عن كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة بالطيران المدني وفقا للمادة 173 من نفس القانون.

¹ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 172.

² المرجع نفسه، ص 172.

الزامية التأمين أصبحت أمراً حتمياً على الصعيد الدولي من خلال اتفاقية مونتريال 1999 فالزامية التأمين وفقاً لهذه الاتفاقية تفرضها دولة الناقل الجوي ومن حق دولة جهة الوصول التثبت من ذلك¹.

الفرع الثاني : حدود التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص

تشمل وثائق التأمين الجوي الأضرار التي تلحق بالمسافرين في نقل الأشخاص جواً، وتشمل حالات الوفاة والإصابة بجروح أو الأضرار الجسمانية، فالناقل الجوي ملزم بضمان سلامة و أمن المسافرين، ولهذا ألزم المشرع في الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات ، الناقل الجوي أن يكتب تأميناً يغطي مسؤوليته اتجاه الركاب والبضائع المنقولة شرط ألا يقل المبلغ المؤمن عليه لتعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص المنقولين عن مقدار مسؤولية الناقل المحدودة في التشريع المعمول به في هذا المجال².

فالتأمين على المسؤولية يجب أن يتناسب مع مبدأ تحديد التعويض أي مبدأ المسؤولية المحددة ولهذا فالتأمين على المسؤولية لا يعطي الاستثناءات الواردة على مبدأ المسؤولية المحدودة وهي الخطأ الجسيم والغش وحالات الإهمال والخطأ المتعمد في جانب الناقل وتابعيه وحالات عدم مراعاة الناقل لما تفرضه مقتضيات أمن وسلامة الطائرة أو إهمال تزويد الطائرة بوثائق الرحلة الجوية، كشهادة الملاحة وشهادة السلامة، كل هذه استثناءات على مبدأ المسؤولية المحدودة يسأل عنها الناقل مسؤولية مطلقة، أي مسؤولية غير محدودة أي يسأل الناقل الجوي بالتعويض الكامل على قدر الضرر³.

كما تستبعد وثائق التأمين من نطاق التغطية، الأضرار المحددة مثل الحروب والاضطرابات المسلحة والمصادرة واستعمال الطائرة في رحلات تجريبية ذات خطورة .

للتأمين علاقة وطيدة وحوادث الطائرات، فتتص المادة 98 من القانون 07/95 وكذلك المادة 171 من القانون رقم 06/98 التي تنص على:

¹ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 175.

² المادة 196 من الأمر رقم 07/95 المتعلق بالتأمينات.

³ دمانة محمد، المرجع السابق، ص 175.

"يجب على مستغل الطائرة يقوم بالقطر الجزائري بالخدمات الجوية المبينة في هذا القانون أو يخلق فوق القطر الجزائري سواء كان مسجلا بالجزائر أو بالخارج أن يكتتب تأميننا يغطي مسؤوليته".

لهذا يلتزم المؤمن بتعويض الأضرار والخسائر الناتجة عن الحالات الطارئة ، والذي يقصد به القوة القاهرة هو خطأ المضرور المتميز عن الحالات الأخرى ، فمثلا فيما يتعلق بإعفاء مستغل الطائرة إذا برهن أن الخسارة ناتجة أساسا عن خطأ سببه الشخص الذي تعرض للخسارة أو مندوبوه وإذا كان الخطأ المذكور جزء فقط من سبب الخسارة يخفض التعويض بقدر مساهمة الخطأ في الخسارة¹.

مما سبق نستنتج أن نظام التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي من شأنه أن يحمي الناقل الجوي من المسؤولية المدنية وبالتالي الحفاظ على ذمته المالية و مواجهة المخاطر والكوارث الطبيعية ، فهو السبيل الوحيد للناقل للحصول على التعويض الذي يتقرر لصالحه، فنظام التأمين من جانب الناقل يعد بمثابة دفع لمسؤوليته واستمراره في نشاطه الاقتصادي وقد عبر أحد الفقهاء ذلك بقوله أن " المسؤولية تدفع التأمين والتأمين يدفع المسؤولية"².

¹ دمانة محمد ، المرجع السابق ، ص 176.

² المرجع نفسه ، ص 177.

خاتمة

كما رأينا فان للنقل الجوي أهمية بالغة في مجال الحياة اليومية للأفراد، فهو يقرب بين الشعوب و يختصر المسافات، كما انه أيضا يمثل عصب و شريان الاقتصاد و تقدم و ازدهار الأمم.

لكن رغم كل هذه الامتيازات، إلا أن المخاطر النقل الجوي في تزايد مستمر، خاصة مع الانتشار الكبير لشركات الطيران و تزايد أعداد الطائرات و الأساطيل الجوية، هذا ما جعل الدول تتكاتف فيما بينها من أجل تنظيم مجال النقل الجوي، وذلك عبر إبرام الاتفاقيات الدولية و سد أي نقص يظهر في مجال التشريع الدولي، و سن أحكام جديدة خاصة في مجال المسؤولية، مما يساهم في استقرار و ثبات المعاملات بين الناقلين الجويين و الركاب.

بعد تناولنا لموضوع بحثنا المتمثل في دراسة مسؤولية الناقل الجوي في مجال نقل الأشخاص في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية توصلنا لبعض النتائج نلخصها فيما يلي:

- اعتبار أن أساس مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص، سواءا في القانون الجزائري أو في الاتفاقيات الدولية، التي تمثل اتفاقية وارسو هرمة، هي مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض في الناقل.

- تحديد الأسباب القانونية التي تعفي الناقل الجوي من مسؤوليته عن حادث يقع ويخلف آثاره الضارة بالمسافرين في القوة القاهرة، فعل الغير و خطأ المضرور، من جهة وإثبات انتفاء الأخطاء وإثبات الخطأ الملاحي في اتفاقية وارسوا الدولية وغيرها من الأسباب في البروتوكولات والاتفاقيات اللاحقة بها، وكذلك الدفع بعدم قبول الدعوى وسقوطها بالتقادم من جهة أخرى.

- إن فكرة إثبات الخطأ ونفيه هي فكرة محل تضارب الاجتهادات القضائية فالذي تقرره المحكمة اليوم تنتقضه غدا وما استقر عليه بلد يخالفه آخر، وهذه الصورة متكررة وقديمة لم يستطع أن يرسى قواعدها ويوحد مواقف إزائها ولا أدل على ذلك من الصورة المشوهة التي جاءت عليها اتفاقية وارسوا الدولية وذلك بصرف النظر عن المصالح الخاصة التي نصت الدول الكبرى لحمايتها على حساب غيرها من الدول الضعيفة ضمن نصوص اتفاقية

فرض واضعوها أن لا تمس القضايا الجوهرية إلا قليلا بالرغم من وجود القوانين الخاصة بدفع المسؤولية والاتفاقيات الدولية، فإنه لا يوجد تطور كبير بين هذه الاتفاقيات رغم تباعد تواريخها، و هذا كان بسبب هيمن الدول الكبرى و مسكها بزمام أمور التشريع في المجال الدولي و حرصها على إرضاء نزواتها الفردية.

-اتفاقية وارسو رغم ميولها لمصلحة الناقل إلا أنها لم تهمل مصلحة الراكب فحاولت من خلال قواعدها على تحقيق التوازن بين المصلحتين قدر الإمكان، فالقواعد التي جاءت لحماية المسافرين تكمن في اعتبار الناقل الجوي مسؤولا بمجرد أن يلحق ضرر بالمسافرين، فهي مسؤولية مفترضة مما يجنب الطرف المضرور على الإثبات، ولا يمكن للناقل الجوي أن يشترط إعفاءه من المسؤولية أو تحديدها بحد أدنى من الحدود المقررة إزاء المسافرين، فكل شرط يهدف إلى ذلك يعتبر باطلا و عديم الأثر، لكنه بالإمكان الاتفاق على رفع التعويض لحد أعلى من الحد المنصوص عليه قانونا.

-إن ارتكاب الناقل الجوي لغش أو خطأ جسيم خلال تنفيذه لعقد النقل أو تخلف واثق النقل وبياناتها الإلزامية من شأنه أن يقصيه من التمسك بأحكام المسؤولية المحدودة ويلزمه بأن يدفع لمستعمل الطائرة المضرور التعويض الكامل عن الضرر اللاحق به.

-للمدعى في الدعوى المسؤولية الاختيار بين ثلاث محاكم مختلفة تخص جميعها بالنظر في الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي، فبإمكانه التوجه أمام محكمة موطن الناقل الجوي أو محكمة المقر الرئيسي لنشاطه أو محكمة جهة الوصول.

-رغم كون مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مفترضة إلا أنه من السهل عليه التحلل منها إذ يكفي أن يثبت انه وتابعوه قد اتخذوا التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها.

-إن الدعوى المرفوعة ضد الناقل الجوي معرضة للانقضاء، إذ أنها تتقادم بمضي سنتين فهي من مدد التقادم القصيرة، فلا يدوم عبء دعوى المسؤولية طويلا على عاتق الناقل.

لهذا كله نأمل من المجتمع الدولي إعادة النظر في بعض الأمور و الأحكام التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية و البروتوكولات في مجال النقل الجوي و ذلك لكي لا تضيع حقوق المضرورين بين أهواء الدول و الشركات الكبرى في مجال النقل الجوي.

الملحق:

SITUATION DE L'ALGÉRIE EN CE QUI CONCERNE LES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL				
		Date de signature	Date de ratification ou d'adhésion	Date de prise d'effet
1.	Convention relative à l'aviation civile internationale Chicago, 7/12/44		7/5/63	6/6/63
2.	Accord relatif au transit des services aériens internationaux Chicago, 7/12/44		16/4/64	16/4/64
3.	Accord relatif au transport aérien international Chicago, 7/12/44	-	-	-
4.	Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale Buenos Aires, 24/9/68	-	-	-
5.	Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale Montréal, 30/9/77	-	20/3/01	20/3/01
*6.	Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale Montréal, 29/9/95	10/10/95 ¹	20/3/01	-
*7.	Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale Montréal, 1/10/98	-	-	-
8.	Article 93 <i>bis</i> Montréal, 27/5/47		29/11/65	29/11/65
9.	Article 45 Montréal, 14/6/54		29/11/65	29/11/65
10.	Articles 48 a), 49 e) et 61 Montréal, 14/6/54		29/11/65	29/11/65
11.	Article 50 a) Montréal, 21/6/61		29/11/65	29/11/65
12.	Article 48 a) Rome, 15/9/62		29/11/65	11/9/75
13.	Article 50 a) New York, 12/3/71		1/2/72	16/1/73
14.	Article 56 Vienne, 7/7/71		2/2/77	2/2/77
15.	Article 50 a) Montréal, 16/10/74		22/4/75	15/2/80
16.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte russe) Montréal, 30/9/77		16/1/84	17/8/99
17.	Article 83 <i>bis</i> Montréal, 6/10/80		-	-
18.	Article 3 <i>bis</i> Montréal, 10/5/84		28/5/01	28/5/01
*21.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte arabe) Montréal, 29/9/95		11/4/01	-

**SITUATION DE L'ALGÉRIE EN CE QUI CONCERNE LES INSTRUMENTS DE DROIT
AÉRIEN INTERNATIONAL**

		Date de signature	Date de ratification ou d'adhésion	Date de prise d'effet
20.	Article 50 a) Montréal, 26/10/90		11/4/01	28/11/02
*21.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte arabe) Montréal, 29/9/95		11/4/01	-
*22.	Protocole d'amendement (Paragraphe final, texte chinois) Montréal, 1/10/98		-	-
23.	Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef Genève, 19/6/48		10/8/64	8/11/64
24.	Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers Rome, 7/10/52		13/4/64	12/7/64
25.	Protocole portant modification de la Convention de Rome de 1952 Montréal, 23/9/78	-	-	-
26.	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international Varsovie, 12/10/29		2/6/64	31/8/64
27.	Protocole portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 La Haye, 28/9/55		2/6/64	31/8/64
28.	Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel Guadalajara, 18/9/61	-	-	-
*29.	Protocole portant modification de la Convention de Varsovie de 1929 amendée par le Protocole de La Haye de 1955 Guatemala, 8/3/71	-	-	-
30.	Protocole additionnel n° 1 Montréal, 25/9/75	-	-	-
31.	Protocole additionnel n° 2 Montréal, 25/9/75	-	-	-
*32.	Protocole additionnel n° 3 Montréal, 25/9/75	-	-	-
33.	Protocole de Montréal n° 4 Montréal, 25/9/75	-	-	-
34.	Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international Montréal, 28/5/99	-	-	-
35.	Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs Tokyo, 14/9/63	-	12/10/95	10/1/96
36.	Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs La Haye, 16/12/70	-	6/10/95	5/11/95

SITUATION DE L'ALGÉRIE EN CE QUI CONCERNE LES INSTRUMENTS DE DROIT AÉRIEN INTERNATIONAL

		Date de signature	Date de ratification ou d'adhésion	Date de prise d'effet
37.	Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile Montréal, 23/9/71	-	6/10/95	5/11/95
38.	Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23/9/71 Montréal, 24/2/88	-	6/10/95	5/11/95
39.	Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection Montréal, 1/3/91	-	14/11/96 ²	21/6/98
40.	Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles Le Cap, 16/11/01	-	-	-
41.	Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles Le Cap, 16/11/01	-	-	-
42.	Accord relatif au programme international COSPAS-SARSAT, Paris, 1/7/88		10/4/96	10/5/96 ³
43.	Convention sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées 21/11/47 – application à l'OACI (Annexe III), 21/6/48		25/3/64	25/3/64

* Pas en vigueur

NOTES

1 Sous réserve d'acceptation.

2 Déclaration, conformément au paragraphe 2 de l'article XIII de la Convention, que l'Algérie n'est pas un État producteur.

3 Fournisseur du segment sol.

قائمة المراجع :

أولا : المعاجم، القواميس و الموسوعات

1. المعجم الوسيط ، ج2 ، مجمع اللغة العربية، القاهرة.
2. المنجد، ط21 ، دار المشرق، بيروت.
3. موسوعة ويكيبيديا <http://ar.wikipedia.org>

ثانيا: الكتب

1. أكرم ياملكي، القانون الجوي ، دراسة مقارنة ، ط1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1998.
2. جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1999.
3. ربضي عيسى غسان، مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الواقع على الأشخاص و أمتعتهم، دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان 2008.
4. رضوان أبو زيد، القانون الجوي، القاهرة 1982.
5. رضوان أبو زيد، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي، القاهرة 1982.
6. رضوان أبو زيد، القانون الجوي ، قانون الطيران المدني ، ط4 ، دار الفكر العربي، القاهرة 1994.
7. رفعت الفخري، الوجيز في القانون الجوي، مطبعة جامعة عين شمس، القاهرة 2007.
8. شفيق محسن، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.
9. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، ط1، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1998.
10. عبد الرزاق بلخروف، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري، ج1، التأمينات البرية، الجزائر 2000 .
11. عبد الستار التليلي، شروط قيام مسؤولية الناقل الجوي والأسباب القانونية لدرئها، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر 1976.

12. عدلي أمير خالد، عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد ، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة 1996.
13. على على سليمان، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1998.
14. محمد فريد العريني، القانون الجوي، النقل الجوي ، الدار الجامعية، بيروت 1986.
15. محمد فريد العريني، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي، الدار الجامعية، بيروت 1998.
16. محمد فريد العريني، محمدين ، جلال وفاء ، القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الجوي ، دار المكتبة الجامعية، القاهرة 1998.
17. محمود احمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقا لاتفاقية مونتريال لعام 1999، الكويت 2000.
18. هاني دويدار ، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة 2006.

ثالثا: الرسائل الجامعية

1. دمانة محمد ، دفع المسؤولية المدنية للناقل ، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية لجامعة ابي بكر بلقايد ، تلمسان 2011.
2. وضحة فلاح المطيري ، مسؤولية الناقل الجوي الدولي في عقد نقل الركاب وفقا للقانونين الكويتي و الأردني و الاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان 2011.

رابعا: المقالات

1. أمجد حسان، مجلة القانون الخاص دراسات قانونية جامعة أبو بكر بلقايد، العدد 1 ، ديسمبر 2004 ، مقال بعنوان دور المؤمن في تأمين المسؤولية الإجبارية.
2. حسن كيرة ، مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية وارسوا وبروتوكول لاهاي المعدل لها، مجلة كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الأول، 1958-1959.

3. محبوبي محمد و روشام الطاكي ،الإعفاءات القانونية و الاتفاقية لمسؤولية الناقل الجوي، مقال منشور على شبكة الانترنت على موقع وزارة العدل المغربية www.justice.gov.ma

4. هاني محمد صالح عبد الرحيم الحديثي و إسرائ جاسم محمد العمران ، محاضرات في القانون البحري و الجوي ، منشور على شبكة الانترنت على موقع <http://www.ao-academy.org>

خامسا: النصوص القانونية

✓ الاتفاقيات والبروتوكولات

1. الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسوا في 12 أكتوبر 1929 ، والمعدلة بالبروتوكول الموقع بلاهاي في 28 سبتمبر 1955 والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 2 مارس 1964، ج ر عدد 26 صادر بتاريخ 25 أوت 1964 .
2. الاتفاقية الدولية المتممة لاتفاقية وارسوا سنة 1929 لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المنفذ من قبل شخص آخر غير الناقل المتعاقدان، الموقع عليها بجواد لآخارا في 18 سبتمبر 1961 ، المصادق عليها من طرف الجزائر بمقتضى الأمر رقم 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965، ج.ر، عدد 104 صادر بتاريخ 21 ديسمبر سنة 1965.

✓ النصوص التشريعية

1. قانون رقم 64-166 ، مؤرخ في 8 جوان 1964 ، يتعلق بالمصالح الجوية، ج ر عدد 6 صادر بتاريخ 16 يونيو 1964.
2. أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون المدني، (معدل ومتمم)، ج ر عدد 78 صادر بتاريخ 30 سبتمبر 1975.
3. أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، يتضمن القانون التجاري، (معدل ومتمم)، ج ر عدد 101 صادر بتاريخ 19 ديسمبر 1975.

4. أمر رقم 95-07، مؤرخ في 25 يناير 1995 يتعلق بالتأمينات، (معدل و متمم)، ج ر عدد 13 صادر بتاريخ 8 مارس 1995.
5. قانون رقم 98-06، مؤرخ في 27 جوان 1998 ، يحدد القواعد العامة بالطيران المدني، (معدل و متمم)، ج ر عدد 48 صادر بتاريخ 28 يونيو 1998 .
6. قانون رقم 08-09، مؤرخ في 25 فبراير 2008 يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية، ج ر عدد 21 صادر بتاريخ 23 أبريل 2008.

الفهرس

01	مقدمة
04	الفصل الأول : أحكام عامة في النقل الجوي للأشخاص
/	المبحث الأول : الطائرات والمطارات
05	المطلب الأول : الطائرات
/	الفرع الأول : تعريف الطائرة وتصنيفها
09	الفرع الثاني : جنسية الطائرة
13	الفرع الثالث : طاقم الطائرة وثائقها وسجلاتها
18	المطلب الثاني : المطارات
19	الفرع الأول : التعريف القانوني للمطار
20	الفرع الثاني : تصنيف المطارات
21	المبحث الثاني : عقد النقل الجوي للأشخاص
/	المطلب الأول : مفهوم عقد النقل الجوي للأشخاص
22	الفرع الأول : تعريف عقد النقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الثاني : خصائص عقد النقل الجوي للأشخاص
25	الفرع الثالث: تحديد المقصود بالناقل في عقد النقل الجوي للأشخاص
27	المطلب الثاني : إثبات عقد النقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الأول : تذكرة السفر
28	الفرع الثاني : بطاقة أمتعة المسافر
29	المطلب الثالث : آثار عقد النقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الأول : التزامات الناقل الجوي للأشخاص
31	الفرع الثاني : التزامات الراكب (المسافر)
33	الفصل الثاني : أحكام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	المبحث الأول : قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
34	المطلب الأول : أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الأول : أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص وفقا للاتفاقيات الدولية
42	الفرع الثاني : أساس و طبيعة مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في القانون الجزائري
44	المطلب الثاني : حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الأول : مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن الأضرار البدنية

48	الفرع الثاني : مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص عن التأخير
50	المطلب الثالث : تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الأول : كيفية تحديد مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
56	الفرع الثاني : انقضاء مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
66	الفرع الثالث : مدى صحة شرط إعفاء الناقل الجوي للأشخاص من المسؤولية في بعض التشريعات
68	المبحث الثاني : الآثار المترتبة على قيام مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	المطلب الأول : دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الأول : شروط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
71	الفرع الثاني : أطراف دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
73	المطلب الثاني : سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص و تقادمها
74	الفرع الأول : سقوط دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
/	الفرع الثاني : تقادم دعوى مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
75	المطلب الثالث : التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
77	الفرع الأول : أهمية التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
78	الفرع الثاني : حدود التأمين عن مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص
80	خاتمة
82	الملحق
85	قائمة المراجع
89	فهرس المحتويات